

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

Tvorba netradičních zájezdů pro cestovní kancelář

Bc. Denisa Preiningerová

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Denisa Preiningerová

Provoz a ekonomika

Název práce

Tvorba netradičních zájezdů pro cestovní kancelář

Název anglicky

Creation of unusual tours for travel agency

Cíle práce

Cílem diplomové práce je provést zhodnocení aktuálního stavu nabídky netradičních zájezdů se zaměřením na sportovní aktivity a turistiku na trhu cestovního ruchu v České republice pro konkrétní skupinu účastníků cestovního ruchu – mladé lidi do 30-ti let a sestavit vlastní návrhy zájezdů pro tuto potenciální klientelu.

Metodika

Teoretická východiska budou zpracována pomocí analýzy a kompilace informací z odborné literatury a aktuálních internetových zdrojů. Následně bude realizována praktická část práce, ve které bude nejprve provedena analýza nabídky netradičních zájezdů se zaměřením na sportovní aktivity a sport na trhu cestovního ruchu v České republice. Preference potenciálních zákazníků budou zjišťovány prostřednictvím dotazníkového šetření. Zjištěné výsledky budou v závěru práce vyhodnoceny a budou zpracovány návrhy zájezdů za použití metody kalkulace.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Cestovní ruch, pojištění, cestovní kancelář, kalkulace, cena, zájezd.

Doporučené zdroje informací

BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Mag Consulting, 2013, 295 s. ISBN 978-80-86724-46-1.

HAMARNEHOVÁ, Iveta. *Mezinárodní cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2014, 128 s. ISBN 978-80-7452-040-2.

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006, 223 s. ISBN 80-7168-948-3.

HOLEČEK, Milan, Peter MARIOT a Miroslav STRÍDA. *Zeměpis cestovního ruchu: učebnice pro hotelové a jiné střední školy : příručka pro průvodce cestovního ruchu*. 2., upr. a rozš. vyd. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti, 2005, 131 s. ISBN 80-86034-64-x.

ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 1999, 244 s. ISBN 80-85970-27-9.

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Miroslava Navrátilová

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 21. 10. 2015

Ing. Helena Čermáková, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2015

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 03. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Tvorba netradičních zájezdů pro cestovní kancelář" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor(ka) uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28. 11. 2016

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Ing. Miroslavě Navrátilové za její odborné rady a trpělivost při zpracování této diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala svému příteli a rodině za jejich podporu, bez které by tato práce patrně nevznikla.

Tvorba netradičních zájezdů pro cestovní kancelář

Souhrn

Diplomová práce se zaměřuje na tvorbu zájezdů pro novou či stávající cestovní kancelář, která by tak měla oslovit svou novou potenciální klientelu. Do ní patří především studenti a absolventi, kteří z důvodu nedostatku času věnovaného studiu a také praxe pocíťují finanční omezení. Zájezdy jsou také sestavovány pro nadšence dobrodružné turistiky a sportovních aktivit. Cílem cestovní kanceláře je nabídnout autentický zážitek s dostatečnou svobodou při organizaci svého času.

Pomocí analýzy a kompilace informací z odborné literatury a internetových zdrojů jsou v úvodní části sestavena základní teoretická východiska potřebná k pochopení dané problematiky. Praktická část je rozdělena do tří základních sektorů. Nejdříve je provedena analýza konkurenčního prostředí, následně je dotazníkovým šetřením zjišťován vztah potenciální klientely k netradiční turistice. Nakonec jsou sestaveny a vykalkulovány dva vzorové zájezdy, které by se mohly stát novým produktem cestovní kanceláře. Výsledkem je poté zhodnocení, zda by byly zájezdy uskutečnitelné v dané podobě a zda by o ně byl teoreticky zájem.

Klíčová slova: Cestovní ruch, pojištění, cestovní kancelář, kalkulace, cena, zájezd

Creation of unusual tours for travel agency

Summary

This thesis is focused on creating tours for new or already existing travel agencies, which should reach their new potential clients. This mainly includes students and graduates who are facing financial constraints due to lack of time devoted to studies and practice. Trips offered are also designed for adventure tourism enthusiasts and sports activities. The goal of the travel agency is to offer an authentic experience with sufficient freedom of self-time management.

The first part describes the basic theoretical background compiled through the analysis and compilation of information from scientific literature and Internet sources. The practical part is divided into three sectors. First, is an analysis of the competitive environment, followed by a questionnaire survey investigating the relationship of potential customers for unconventional tourism. Finally, two sample tours are constructed and calculated, which could become a new product of the travel agency. The result is an evaluation whether the tours would be feasible in the described form or whether there is a theoretical interest in them.

Keywords: Tourism, insurance, travel agency, calculation, price, tour

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	14
3.1 Vymezení pojmů spojených s cestovním ruchem	14
3.2 Vývoj cestovního ruchu	15
3.3 Statistika a trendy v cestovním ruchu	16
3.3.1 Očekávaný vývoj v oblasti cestování.....	17
3.4 Formy a druhy cestovního ruchu.....	17
3.4.1 Dobrodružný cestovní ruch.....	20
3.5 Legislativa v cestovním ruchu	21
3.5.1 Cestovní kancelář.....	21
3.5.2 Cestovní agentura	22
3.5.3 Zájezd.....	22
3.5.4 Občanskoprávní aspekty poskytování služeb v cestovním ruchu.....	23
3.5.5 Daň z přidané hodnoty	23
3.5.6 Cestovní doklady a pohyb osob	24
3.5.7 Vízum.....	25
3.5.8 Pojištění	26
3.6 Tvorba produktu cestovního ruchu	26
3.6.1 Zpracování trasy zájezdu	27
3.6.2 Sestavení programu zájezdu	28
3.6.3 Cena produktu.....	28
3.6.4 Kalkulace ceny.....	29
4 Vlastní práce	30
4.1 Konkurence	30
4.2 Důvody pro cestování s danou CK.....	31
4.3 Zhodnocení dotazníkového šetření	32
4.4 Informace ke kalkulaci zájezdů.....	39
4.5 Návrhy zájezdů.....	40
4.5.1 Zájezd č. 1 – Jachtou po chorvatských ostrovech.....	40
4.5.2 Zájezd č. 2 – Poznávání Thajska na kolech	56
5 Zhodnocení výsledků a diskuse.....	71

6 Závěr.....	72
7 Seznam použitých zdrojů	74
8 Přílohy	83

Seznam grafů

Graf 1 – Věk respondentů.....	33
Graf 2 – Současný stav respondentů.....	33
Graf 3 – Nejvyšší dosažené vzdělání.....	34
Graf 4 – Nejčastější vyhledávaný druh cestovního ruchu	34
Graf 5 – Účast na sportovně-rekreačním či dobrodružném cestovním ruchu	35
Graf 6 – Preference domácího vs. zahraničního cestovního ruchu.....	35
Graf 7 – Zájem o dobrodružný cestovní ruch	36
Graf 8 – Preference typu cestování.....	36
Graf 9 – Požadovaný čas na aktivní trávení zájezdu	37
Graf 10 – Preference délky zájezdu	37
Graf 11 – Preference míry organizovanosti zájezdu.....	38
Graf 12 – Preference doby pro cestování.....	38
Graf 13 – Specifikace potřeb respondentů na jejich trávení volného času na dovolené	39
Graf 14 – Finanční možnosti pro cestování respondentů	39

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Citroën Jumper Kombi Plus L2H2 (prodloužená verze).....	46
Obrázek 2 – Přívěs VZ-33 B2.....	48
Obrázek 3 – Kategorizace vozidel pro určení ceny mýtného	51
Obrázek 4 – Marina Mandalina	52
Obrázek 5 – Příklad ceny letenek Praha/Bangkok.....	61
Obrázek 6 – Speciální skořepinový kufr.....	64
Obrázek 7 – Měkká taška určená pro přepravu kola	64
Obrázek 8 – Ukázka rozložení kola do papírové krabice	65

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Stručný popis zájezdu č. 1	41
Tabulka 2 – Varianty vozidel.....	45
Tabulka 3 – Cena přívěsu zcela nového přívěsu v nejnižší váhové kategorii s doplňky.....	48
Tabulka 4 – Ceny dálničních známek pro rok 2016 (Slovinsko)	50
Tabulka 5 – Ceny dálničních známek pro rok 2016 (Rakousko)	50
Tabulka 6 – Ceník za lodě v jednotlivých obdobích (v €).....	54
Tabulka 7 – Náklady spojené se zájezdem č. 1	56
Tabulka 8 – Stručný popis zájezdu č. 2	57
Tabulka 9 – Náklady spojené se zájezdem č. 2	69

Seznam příloh

Příloha 1 – Schengenský prostor (2015).....	83
Příloha 2 – Cenová strategie z hlediska cyklu životnosti	83

Příloha 3 – Strategie podle cílů a stávající situace.....	84
Příloha 4 – Mapa Chorvatska.....	84
Příloha 5 – Trasa Praha/Šibenik.....	85
Příloha 6 – Mapa Thajska	87
Příloha 7 – Trasa v Thajsku	88
Příloha 8 – Ukázka lůžkových vlakových vozů v první třídě s klimatizací	89
Příloha 9 – Ukázka lůžkových vlakových vozů ve druhé třídě s klimatizací	89
Příloha 10 – Příklady možného ubytování ve dvoulůžkových pokojích	89
Příloha 11 – Přehledy některých zájezdů a jejich cen (Cykloturistika).....	90
Příloha 12 – Přehledy některých zájezdů a jejich cen (Via Ferraty)	91
Příloha 13 – Přehledy některých zájezdů a jejich cen (“To nejlepší z nabídky”).....	91
Příloha 14 – Itinerář (Chorvatsko)	92
Příloha 15 – Ceny základních potravin a ceny v restauracích (Chorvatsko)	93
Příloha 16 – Kategorizace vozidel pro určování sazby mýtného v Chorvatsku	94
Příloha 17 – Poplatky za přejezd dálnice na trase Macelj (Trakošćan)/Zagreb (Zaprešić) v dané kategorii vozidel.....	94
Příloha 18 – Poplatky za přejezd dálnice na trase Zagreb (Lučko)/Šibenik v dané kategorii vozidel	95
Příloha 19 – Itinerář (Thajsko).....	96
Příloha 20 – Ceny základních potravin a ceny v restauracích (Thajsko).....	99
Příloha 21 – Vzor dotazníkového šetření.....	100
Příloha 22 – Seznam použitých zkratk.....	104

1 Úvod

V dnešní době je cestovní ruch v podstatě celosvětově velmi důležitou součástí ekonomiky a jeho význam neustále stoupá. Může být prospěšný např. v otázkách zaměstnanosti, kvality života a zdraví, ale může se také významně podepsat na přírodním a kulturním bohatství, což může odradit ne jednoho člověka.

Kromě klasického cestovního ruchu se na scéně objevuje stále více netradičních druhů cestovního ruchu. Stále větší zájem je také o aktivní turistiku, což může být spojeno se zdravým životním stylem, který se velmi rozmáhá.

Dobrodružný cestovní ruch, též adrenalinová dovolená či dobrodružná dovolená, je typická pro svou neočekávanost, ne-existence pevně daného programu, případně i určitou míru kontrolovaného rizika. Většina sportovních a dalších nadšenců pocituje jistou omezenost při cestování s běžnými cestovními kancelářemi, a proto se většinou rozhodnou pro cestování na vlastní pěst, které jim nabízí pocity skutečné svobody a obvykle i ušetření nákladů. Především mladší generace a aktivně žijící lidé touží po dobrodružství, poznávání a překonávání sebe sama. Bohužel právě oni mají velmi často omezené finanční prostředky, a tak se většina nakonec uchýlí k levnějším variantám, čímž je jejich potřeba ne zcela uspokojena.

Exotické země jsou dnes i skrze cestovní kanceláře k dostání za velmi rozumné ceny. V kombinaci s netradiční formou vyžití se pak může jednat o nezapomenutelnou dovolenou. To stejné ovšem platí i pro země bližší.

Zvyšující se zájem o netradiční způsoby cestování zvyšuje i počty cestovních kanceláří a agentur, které nabízejí jednotlivé dobrodružné aktivity, aktivní programy, nebo dovolené s dobrodružnými prvky. I přesto je nabídka netradičních zájezdů značně omezená. Pro úspěšnost podnikatelských subjektů je důležité vyhovět přáním klientů, zvyšovat kvalitu zájezdů a čelit tak konkurenci. Pokud by však cestovní kancelář dokázala vyjít vstříc těmto skupinám, mohla by si tak zajistit velmi početnou klientelu v netradiční, zejména v poslední době, velmi vyhledávané oblasti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je zhodnotit současnou situaci na trhu v České republice s netradičními a sportovně-turistickými zájezdy a porovnat ji s nabídnutými produkty cestovní kanceláře. Následně pak vytvořit dva vzorové zájezdy v oblasti dobrodružného cestovního ruchu.

Zájezdy jsou organizovány pro menší skupiny lidí, mezi něž patří zejména mladší osoby zhruba do 30 let a dále pro jakékoli nadšence pro sport, turistiku, netradiční cestování apod. Záměrem je tedy nabídnout klientům možnost netradičního cestování za co nejnižší ceny a poskytnout jim dostatečnou svobodu, kterou zejména zkušení cestovatelé u běžných CK postrádají.

Ke splnění výše uvedeného cíle je třeba vyřešit následující dílčí úkoly:

- definovat a objasnit teoretická východiska z oblasti cestovního ruchu a dobrodružné turistiky
- představit konkurenční prostředí a jejich produkty
- zjistit potřeby potenciální klientely
- navrhnout vlastní produkty, které by bylo možné realizovat v praxi a provést kalkulaci jejich nákladů

2.2 Metodika

Teoretická východiska, jako je definice cestovního ruchu, dobrodružné turistiky, legislativy spojené s podnikáním v cestovním ruchu či postup tvorby zájezdů slouží k osvojení problematiky, která úzce souvisí s praktickou částí. Ta se v úvodu zabývá analýzou konkurenčního prostředí včetně cen za dané produkty.

Kromě konkurenčního prostředí jsou zde uvedeny i důvody a výjimečnost právě těchto navržených zájezdů a jejich kompletní charakteristika. V další části jsou vyhodnoceny výsledky dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo celkem 193 respondentů, kteří byli oslovováni bez rozdílu vzdělání, nebo pohlaví. Primárně byl ale předložen potenciální klientele, která poskytla důležité informace o svých představách o dovolené a jejich dalších potřebách.

V následující části jsou detailně popsány jednotlivé zájezdy včetně předběžné kalkulace nákladů a zjištění tak teoretických cen zájezdů.

Výsledkem práce je zhodnocení, kde jsou porovnány výsledky dotazníku, současné situace na trhu v oblasti cestovního ruchu a výsledků, které přineslo bádání při tvorbě těchto dvou dobrodružných zájezdů.

V diplomové práci jsou použity metody zkoumání dokumentů, dotazníkové šetření a kalkulace.

Zkoumání dokumentů

Za dokumenty jsou v rámci této diplomové práce považovány tištěné publikace i publikace elektronické, například v podobě článků a akademických prací dostupných online v podobě PDF souborů.

Kalkulace

Kalkulací lze rozumět stanovení vlastních nákladů a ceny na jednoho účastníka zájezdu. Nejprve je stanovena předběžná kalkulace, která zahrnuje předpokládané náklady a cenu zájezdu před jeho zařazením do nabídky cestovní kanceláře. Poté následuje kalkulace výsledná, která se sestavuje po uskutečnění zájezdu, a zjišťují se skutečné náklady. Do těchto nákladů patří náklady přímé a nepřímé. Do nepřímých nákladů patří veškeré náklady, které se vynakládají, ať je počet účastníků jakýkoli a částka je pak rozpočítána. Patří sem např. doprava, služby průvodce, pojištění proti úpadku CK a další. Do přímých je možné zařadit ubytování, stravu, pojištění účastníka zájezdu nebo vstupné. Cena se vypočítá jako součet přímých a nepřímých nákladů. K výsledné části se ještě připočítá marže CK, případně DPH. U výnosů se musí počítat navíc s rizikem neobsazenosti. Díky této kalkulaci dochází k nacenění jednotlivých zájezdů.

3 Teoretická východiska

Následující teoretická východiska jsou vztažena k zavedení a kalkulaci nových produktů na trh cestovního ruchu a slouží tak pro lepší pochopení celé problematiky.

3.1 Vymezení pojmů spojených s cestovním ruchem

Pojmy cestování, cestovní ruch a turistika mají k sobě velice blízko, avšak neznamenají totéž. Cestování je obecný pojem, který značí přemísťování lidí v prostoru a čase. Jeho základní jednotkou je cestující a spolu s cestovním ruchem mohou definovat životní styl člověka. To, co poměrně odlišuje tyto dva pojmy je kupříkladu vliv ekonomiky, pod kterou se cestovní ruch nachází.

Jednoznačně definovat tyto pojmy není příliš jednoduché, a tak se o to pokoušelo mnoho odborníků již od počátku 20. století. Mezi některé z nich patřili např. E. Guyer-Freuler, E. Piccard, J. Guth, W. Morgenroth a další [1].

Významný pokrok při definici nastal v 80. letech, kdy profesor Kaspar definoval cestovní ruch jako „*Souhrn vztahů a jevů, které vyplývají z cestování anebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není hlavním ani trvalým místem bydlení nebo zaměstnání*” [9]. Další definicí je mezinárodně uznávaná definice UNWTO (United Nations World Tourism Organization) a vznikla na Mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu. „*Cestovní ruch je činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času a služebních cest (osoba nesmí být odměňována ze zdrojů navštíveného místa)*” [43].

Cestovní ruch může být taktéž chápán jako trh či samostatné odvětví. [1] Turistika je pak brána pouze jako podmnožina cestovního ruchu, která je spojena s pohybovou aktivitou účastníků, jako je cykloturistika, pěší turistika, vodní turistika apod. [22].

Členění cestovního ruchu dle místa realizace:

- **Mezinárodní cestovní ruch**

Jedná se o pohyby členů států bez určitého teritoriálního určení, resp. o cestovním ruchu států či regionů [8]. Mezinárodní cestovní ruch má veliký vliv na moderní

společnosti. Hraje významnou roli při vytváření pracovních míst, posiluje ekonomiku a ovlivňuje i výrobu zboží a služeb. Naproti tomu může ekonomiku oslabovat, pokud se např. jedná o jednostranný rozvoj cestovního ruchu, čímž může významně ovlivnit jiná odvětví výroby [1].

- **Světový cestovní ruch**

Zde je zahrnován cestovní ruch všech států světa, kdy dochází k překročení hranic a počítá se s veškerými příjezdy a výjezdy.

- **Cestovní ruch světa**

Celkovým ruchem světa se rozumí celkový realizovaný cestovní ruch na světě, který zahrnuje jak domácí, tak zahraniční ruch všech států [8].

Mezi nejčastěji zmiňované účastníky cestovního ruchu patří:

- **Návštěvníci**, kteří se člení na jednodenní (nepočítají s přenocováním) a turisty (počítají, že alespoň jednou přenocují mimo své běžné prostředí).
- **Tranzitní návštěvník**, který obvykle zapadá do obou kategorií. Nejčastěji sem patří lidé, jejichž cílem je země, kde hodlají pobýt jako turista, nicméně se zastaví i v jiné, kde nepřenocují a jsou tak pouze návštěvníkem. Zde spadají např. letecké transfery [8,9].
- **Rezidenti**, nebo-li domácí návštěvníci, kteří buď v dané zemi žijí, nebo jsou přímo jejím občanem.
- **Nerezidenti**, nebo-li zahraniční návštěvníci jsou lidé žijící v jiné zemi, případně ti, kteří jsou občanem dané země, nicméně žijí v cizině [8].

3.2 Vývoj cestovního ruchu

Informace o cestování sahají historicky do starověkého Řecka a Říma, kde se již tehdy vyráželo za odpočinkem a zábavou. Ve středověku bylo cestování součástí životního stylu šlechty, ale také bohatých měšťanů a kupců, od 13. století pak začínaly objevitelské cesty do Číny, Indie, Indonésie. V 15. století docházelo k objevu Ameriky, obeplutí Mysu Dobré naděje, či překročení rovníku. Cestování sloužilo zejména k obchodování

a vojenským zájmům až do 19. století, kdy skutečný rozvoj cestovního ruchu začal až s rozvojem dopravy a průmyslu [9].

Hlavním průkopníkem organizovaného cestovního ruchu byl Thomas Cook, který jako první zorganizoval přepravu 570 osob roku 1841 vlakem. Po čtyřech letech založil první cestovní kancelář. V roce 2007 po sloučení s britskou společností MyTravel se přejmenovala na Thomas Cook plc. a vznikla tak jedna z nejvýznamnějších společností CR na světě [8,21]. Současně s Cookem se do tohoto odvětví pustil i Henry Wells, který následně založil společnost American Express Company. Do 20.let to byly dvě hlavní společnosti, které se na služby CR zaměřovaly. Po 2. sv. válce pak nastal masivní rozvoj cestování, které se tak stalo i finančně dostupnější [21].

V tehdejší Československu v r. 1920 začala působit Československá cestovní a dopravní kancelář (Čedok), která oproti konkurenci začala prodávat zájezdy např. do Alp, Káhiry, na Jaderské pobřeží aj. Během 2. sv. války nastal u Čedoku útlum. Po válce došlo k obnovení a po nějaké době i spojení s podnikem Turista. Po 60. letech se pak na trhu začaly objevovat další CK a důsledkem tohoto množství CK vznikaly různé asociace [21].

3.3 Statistika a trendy v cestovním ruchu

Přes válečné konflikty, teroristické útoky a zdravotní hrozby se celosvětově cestovalo více, než v přechodných letech, přičemž délka pobytu v zahraničí je obecně kratší. I tak se výdaje na pobyt zvýšily.

Největší zásluhou na růstu světového trhu má Asie a Amerika, přičemž Evropa si drží stále stejnou pozici nejsilnějšího světového regionu. Evropa má ale trvale nejpomalejší růst ze všech regionů, což je zapříčiněno absolutní hodnotou výkonů. Nejvíce zdrojů tohoto trhu přineslo Německo, USA a Čína [82].

Mezi nejnavštěvovanější metropole patří Paříž, která ročně přijme až 19 milionů turistů. Nejvíce turistů (28 %) jezdí do zahraničí za rekreací, za posledních 5 let pak vzrostl počet pobytů v přímořských oblastech o 18 % a poznávací cesty tvoří 23 % turistů, kdy za posledních 5 let jejich počet vzrostl o 32 %.

Nejvyšší nárůst příjezdů v Evropě byl zachycen v severní a jižní Evropě, tj. o 7 % a v západní o 2 %. Roste zde počet turistů v přímořských oblastech a ve městech, nicméně v horských oblastech poklesl o 8 % a na venkově dokonce o 10 %. Obecně pro ČR platí, že cestovní ruch byl poměrně úspěšný a na rok 2015 se očekávalo až 8 milionu turistů.

Za posledních 5 let se změnila zejména motivační struktura cest. Jde o 58% nárůst v oblasti městského cestovního ruchu, což bylo nejspíše následkem zvýšené nabídky nízkonákladových letů a budgetového ubytování. To je také spojeno s požadavkem na individuální a personalizované produkty. Dnes je možné na internetu zjišťovat výhodnější varianty a to díky sdílení zkušeností [82].

Podle průzkumu, který provedla Evropská komise o preferencích v cestování za rok 2013 bylo uvedeno, že zhruba 46 % Evropanů, kteří cestovali na 4 a více nocí, cestovali za mořem, Čechů asi 41 %. Dále zhruba 34 % za návštěvou rodiny a přáteli (ČR 23 %). Dalším trendem je cestování za turistikou a poznáváním přírody, tj. celkem 30 % (ČR asi 54 %) a nakonec i za kulturou, gastronomií a náboženstvím asi 25 %. Za rok 2014 jsou hodnoty obdobné a za rok 2015 se dají očekávat taktéž [40].

Stále stoupajícím trendem je zmiňované zajišťování dovolené přes internet. Minimálně jednu dovolenou respondenti zařizovali vlastními silami (41 %) a přes CK zhruba 36 %. Mezi TOP 5 dovolenkových destinací v Evropě pak zařadili Španělsko, Francii, Itálii, Německo a Rakousko [82].

3.3.1 Očekávaný vývoj v oblasti cestování

Nejsilnějším regionem z hlediska zdrojů trhu ve světě bude Asie, a v Evropě stále Německo a dále Velká Británie. Motivem cestování budou také pořád poznávací zájezdy a dovolená u moře. Z hlediska změn v poptávce jsou největšími tématy cestování hlavně gastronomie, wellnes, zdraví a kultura. V současné době je i velká propagace nákupního cestovního ruchu [82].

3.4 Formy a druhy cestovního ruchu

Stejně jako u odlišení pojmů cestovní ruch a cestování, nastává problém při pojmenování druhů a forem CR. Zdroj [10] do druhů CR řadí rekreační, kulturní, společensky zaměřený, profesionálně zaměřený či sportovní, zatímco zdroj [9] je člení na

rekreační, sportovní, dobrodružný, myslivecký, rybářský a další. Z toho vyplývá, že v třídění se názory jednotlivých autorů mohou lišit. Z hlediska dobrodružného CR bylo vybráno členění podle zdroje [9], které je následující.

Druhy:

- Rekreační
- Sportovní
- Dobrodružný
- Myslivecký a rybářský
- Náboženský (poutní)
- Lázeňský
- Zdravotní
- Obchodní
- Kongresový
- Stimulační

Formy:

- **Z geografického hlediska** – domácí, zahraniční, mezinárodní, vnitřní, národní, regionální CR
- **Podle počtu účastníků** – individuální, skupinový, masový, ekologický CR
- **Podle způsobu organizování** – individuální cesty, organizovaný zájezd, klubový CR
- **Podle věku účastníků** – mládežnický, rodinný, seniorský, dětský CR
- **Podle délky účasti** – výletní krátkodobý, víkendový, dlouhodobý CR
- **Podle převažujícího místa pobytu** – městský, příměstský, venkovský, horský a vysokohorský, přímořský CR a agroturistika (ekoturistika)

- **Podle ročního období** – sezónní, mimosezónní, celoroční CR
- **Podle použitého dopravního prostředku** – motorizovaný, železniční, letecký, lodní CR
- **Z hlediska dynamiky** – pobytový (statický) či putovní (dynamický) CR
- **Ze sociologického hlediska** – sociální, komerční či etnický CR, nebo návštěvy příbuzných a známých

V běžném životě se jednotlivé druhy cestovního ruchu prolínají. Nikdy nelze jednoznačně říci, zda se jedná např. o zdravotní či sportovní pobyt. Obvykle se oba druhy projevují, avšak některý z nich dominuje. Rekreačním cestovním ruchem se rozumí individuální či rodinná rekreace v přírodě, při níž dochází k pozitivním účinkům na tělo i duši člověka. Jedná se zejména o nenáročnou turistiku či pouhý odpočinek v přírodě, zatímco sportovní cestovní ruch je zaměřen spíše na aktivní sportovní činnosti v přírodě. Je možné sem zařadit např. cykloturistiku, pěší turistiku, horskou, vodní, mototuristiku či kempování a karavaning.

Dobrodružný CR je úzce spojen se sportovním CR, avšak zahrnuje jistou míru kontrolovaného rizika a touhu po dobrodružství skrytém v objevování neznámých míst, situací, které v každodenním životě postrádá. Patří sem např. adrenalinové sporty jako bungee jumping, rafting, jachting a jiné.

Dosti blízko k sobě mohou mít myslivecký a rybářský CR, naproti tomu jsou pak odlišné ruchy jako např. kulturní či tematický, které se zaměřují na jisté specifické skupiny, jejichž potřeby jsou uspokojovány poznáváním kulturních dědictví či odvětví techniky. S kulturním je taktéž spojen i náboženský CR, jehož podstatou je poznávat kultury spojené s tradicemi světových náboženství v místech, jako je Mekka, Vatikán, Jeruzalém apod.

Mezi zbylé CR patří: lázeňský, zdravotní, nebo kongresový, který mimo jiné zahrnuje také služební cesty, nebo přímo CR obchodní zaměřený přímo na byznys. V poslední řadě je také zmiňován stimulační CR, jehož podstatou je motivace zaměstnanců či partnerů k vyššímu výkonu [9].

3.4.1 Dobrodružný cestovní ruch

Dobrodružný cestovní ruch (též adrenalinová dovolená, dobrodružná dovolená; angl. ad-venture travel/tourism, adventure holidays, ad-venture vacations). Hlavním rysem je neočekávanost, ne-existence pevně daného programu, případně i určitá míra kontrolovaného rizika [19].

Dle zdroje [4] se jedná o „*Formu cestovního ruchu, která je spjatá s aktivní účastí turistů na dobrodružných aktivitách, které mají především sportovní charakter. V některých případech i s určitou mírou kontrolovaného rizika.*“

Charakteristickými rysy dobrodružné turistiky jsou pak:

- Důraz na **individuální charakter**
- **Riziko**, které vyžaduje dokonalé organizační a technické zabezpečení
- **Speciální vybavení účastníků**

Mezi typické motivy účasti na dobrodružné turistice patří:

- Získání **neobvyklých zážitků**
- Touha poznání **svých hranic a možností**, a také poznání **sebe sama**
- **Romantika** spojená s pobytem v přírodě
- Touha po **poznání neovykklého, změna prostředí** [4]

Do dobrodružného CR je možné zahrnout např. pěší turistiku, ale i jízdu na kajaku či horolezectví. Dnes jsou hojně pěstovány exkurze do zemí, jako je Nový Zéland, Nepál, Keňa a Tanzanie. Dobrodružný CR se věnuje zejména přírodním či exotickým prostředím. Důležitá otázka je spojena s bezpečností některých činností a nutnost přísného tréninku pro průvodce. Rostoucí zájem o dobrodružný CR vedlo k inscenaci specializovaných dobrodružných zájezdů, ke vzniku profesních sdružení aj. [13].

Obvykle se tímto druhem cestovního ruchu zabývají spíše menší soukromé expedice. Komerční dobrodružný cestovní ruch se začíná objevovat teprve v posledním desetiletí, kdy postupně vzniká z původních malých expedic, které jsou úspěšné a mohou

tak vést k vytvoření místních operačních základen a najímání průvodců, kteří jsou průkopníky dalších nových cest. Mezi tyto organizace patří např. “Explorers Club” v USA nebo World Expeditionary Association (WEXAS) v UK [2].

3.5 Legislativa v cestovním ruchu

Být cestovní kanceláří se zdá jednodušší a přínosnější. Na jednu stranu tomu tak je, na druhou může být ovšem přínosnější s někým spolupracovat a zajistit si tak možná vyšší rentabilitu. Pro tyto účely jsou tu zejména cestovní agentury. Přesné definice vyplývají z předpisu č. 159/1999 Sb., jehož obsahem jsou Zákon o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů [1] V současnosti jsou navíc přidány další směrnice ze strany EU, které se podílejí na fungování cestovních kanceláří. Mezi ně patří např. směrnice 36/2005/ES o uznávání kvalifikačních předpokladů, [21] směrnice 314/1990/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy aj. [12].

3.5.1 Cestovní kancelář

Cestovní kanceláře patří mezi tzv. koncesované živnosti, které potřebují souhlas orgánu státní správy podle zvláštního zákona. Patří sem zejména činnosti, které jsou vymezené v příloze č.3 živnostenského zákona. Koncese je udělována pouze uchazeči splňujícím všeobecné podmínky provozování živnosti, požadavky na odbornou kvalifikaci a současně nesmí existovat žádné překážky na provozování dané živnosti. Souhrnně tedy CK může provozovat pouze osoba s vysokoškolským, vyšším odborným nebo středoškolským vzděláním v oboru, případně mimo obor, nicméně pak s praxí v oboru. Koncesi uděluje ministerstvo pro místní rozvoj. Dále se pak CK musí řídit příslušnými zákony [11].

CK funguje jako mezičlánek při obchodech, kdy od producentů primárních produktů, jako jsou dopravci, ubytovací zařízení či stravovací zařízení a dalších, nakupuje produkty a v jiných formách je zas prodává konečným spotřebitelům či jiným cestovním agenturám, společnostem, přičemž CK nese veškerá rizika [14].

Dle zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách v oblasti cestovního ruchu, se CK vyznačuje tím, že organizuje a prodává zájezdy a nese tak plnou zodpovědnost za jejich realizaci [82].

3.5.2 Cestovní agentura

Cestovní agentura patří mezi živnosti volné. Zde stačí splnit pouze všeobecné podmínky, jako je plnoletost, způsobilost k právním úkonům a bezúhonnost. Živnost je ohlašována na živnostenském úřadě [21,24]. Dle zákona č. 159/1999 Sb. je CA pouze zprostředkovatelem [82].

Průvodcovská činnost

- **Horská** – pro tuto činnost je důležité osvědčení o rekvalifikaci, nebo odborné způsobilosti, kterou vydává instituce akreditovaná Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, případně příslušným ministerstvem, součástí je vykonání dané praxe v oboru.
- **Tělovýchovná a sportovní** – zde je podmínkou vysokoškolské/vyšší odborné vzdělání v oblasti tělovýchovy, sportu a tělesné kultury, nebo rekvalifikační doklad/jiný doklad odborné způsobilosti, který opět vydává akreditovaná instituce, nebo příslušné ministerstvo, případně také podle zákona č. 18/2004 Sb. doklad o uznání odborné kvalifikace/jiné způsobilosti příslušníků státu ve státech EU.
- **V oblasti cestovního ruchu** – podmínkou je vysokoškolské/vyšší odborné vzdělání v oboru, středoškolské s tříletou praxí v oboru, středoškolské v oboru, středoškolské s dokladem o vykonání zkoušky dle vyhlášky ministerstva v daném odvětví (Ministerstvo pro místní rozvoj), nebo středoškolské s osvědčením o rekvalifikaci/s jiným dokladem o odborné způsobilosti podle daných předpisů [51].

3.5.3 Zájezd

Z legislativního hlediska je zájezd chápán jako sestavená kombinace alespoň dvou služeb, mezi něž patří doprava, ubytování či jakékoli další služby, které nedoplňují

dopravu a tvoří alespoň 20 % celkové ceny zájezdu. Tyto služby musí být prodávány v souhrnné ceně a zahrnují ubytování přes noc, resp. trvají déle než 24 hodin. Za zájezd se nepovažuje kombinace služeb k prodeji dalšímu podnikateli, nebo kombinace, kde nabídka a prodej nesplňují základní podmínky živnostenského podnikání [82].

3.5.4 Občanskoprávní aspekty poskytování služeb v cestovním ruchu

Právní vztahy jsou upravovány více právními normami. Jedná se zejména o občanský zákoník, zákon o ochraně spotřebitele, nebo předpisy na pobyt cizinců na území státu. Pro obecné poskytování služeb CR z podnikatelského hlediska se jedná o živnostenský zákon č. 455/1991 Sb., který je součástí předpisu 159/1999 Sb. [18].

3.5.5 Daň z přidané hodnoty

Dle zákona o Dáni z přidané hodnoty v roce 2015 je řečeno, že předmětem daně se stávají služby, dovoz a dodání zboží za úplatu v tuzemsku a pořízení zboží a dopravního prostředku ze zahraničí. Zdanitelným plněním je plnění, které je předmětem daně a není od daně osvobozeno [5].

Daňové subjekty

Osoba povinná k dani, která je FO či PO, která uskutečňuje sama ekonomickou činnost. Touto činností se rozumí soustavná činnost osob poskytující služby, obchodníků a výrobců, dále důlní činnost, zemědělská výroba, činnost podle zvláštních právních předpisů aj. Osoba povinná k dani je také hlavní město Praha a jeho městské části.

Plátcem je osoba povinná k dani na území státu jejíž obrat je za 12 po sobě jdoucích měsíců větší než 1 milion Kč, s výjimkou osob uplatňující plnění osvobozených od daně. Plátcem je pak od prvního dne druhého měsíce, kdy v předchozím došlo k překročení daného obratu [5].

Místo plnění

- Při dodání zboží – bez odeslání a přepravy se jedná o místo, kde došlo k dodání, při odeslání to je místo, kde odesílání začíná mimo dodání ze třetí země, při instalaci je to místo instalace, při odeslání (vlakem, letadlem) ze

států EU je to místo zahájení přepravy osob, u nemovitostí je to místo zatížené právem stavby.

- Při poskytnutí služeb - jde o místo, kde má osoba povinná či nepovinná k dani sídlo.
- Při poskytnutí přepravy osob – jde o místo, kde se úsek přepravy uskutečňuje [5].

Zvláštní režim pro cestovní službu

Zvláštní režim používá poskytovatel cestovní služby, který jedná se zákazníkem vlastním jménem, při poskytnutí cestovní služby zákazníkovi.

Ze služby je základ daně přírážka poskytovatele cestovní služby, která se snižuje o daň z přírážky, která je rozdílem mezi celkovou částkou “získanou” a součtem “odevzdaných” částek. Ulehčuje se tak zejména zákazníkům, kteří ve výsledku platí nižší částky [5].

Sazba daně a zdaňovací období

U cestovní služby je uplatňována základní sazba daně 21 %. Přiznání k dani proběhne nejpozději k poslednímu dni zdaňovacího období, v němž jsou cestovní služby uskutečněny [5].

3.5.6 Cestovní doklady a pohyb osob

Na základě čl. 18 Smlouvy o založení ES se každý občan EU může pohybovat svobodně a pobývat na území členských států [22].

Schengenský prostor je území 22 států z celkových 28 EU, kdy na společných hranicích nejsou žádné kontroly. Vnitřní hranice je tak možné překračovat pouze s dokladem potvrzujícím jeho identitu a státní příslušnost [23,39]. Původní Schengenská dohoda z roku 1985 vznikla mezi Francií, Belgií, Nizozemskem, Německem a Lucemburskem, ale vstoupila v platnost až v roce 1995, kdy se připojily také Portugalsko a Španělsko. V současné chvíli je zde celkem 22 zemí EU, 3 mimo EU, 2 země jen částečně a zvláštní postavení mají celkem 4 země, viz Příloha 1 [22,39].

Cestovním dokladem pro občana České republiky je:

- Cestovní pas
- Diplomatický, služební pas
- Cestovní průkaz
- Ostatní cestovní doklady vydané na základě mezinárodních smluv
- Identifikační průkaz [22]

3.5.7 Vízum

Jedná se o povolení, které je uděleno cizinci pro vstup a dočasný pobyt na území dané země. Vízum je udělováno do cestovního dokladu a to také musí mít i spolucestující osoba, která nedovršila 15 let a je zapsána v dokladu cizince jiného [80].

Schengenské vízum je forma systému společných víz. Držitel je oprávněn se pohybovat na celém území Schengenského prostoru všeobecně do 3 měsíců, někdy i déle. Řeší se zde i počet povolených vstupů v této délce pobytu. Toto vízum se týká všech, kteří jsou součástí Schengenské dohody. Pakliže cizinec ze třetí země nemá doklad všeobecně uznávaný v celém Schengenu, je možné cestovat alespoň do zemí Schengenu, kde ho uznávají [25].

Mezi typy schengenského víza patří:

- Typ A – toto vízum je v případě mezipřistání v tranzitu letiště a cizinec pak nesmí vstoupit na území daného státu.
- Typ B – v případě přejezdu danou zemí, kdy je cílem další země, délka pobytu nesmí překročit 5 dnů.
- Typ C – krátkodobé vízum, které je do maximální doby 3 měsíců od data vstupu na území Schengenského prostoru.
- Typ D+C – dlouhodobé vízum daného státu, které současně platí jako krátkodobé schengenské vízum [25].

3.5.8 Pojištění

Při zúčastnění se cestovního ruchu v zahraničí, nebo doma vzniká zvýšené riziko vzhledem k majetku či zdraví. Pojištění je službou, která má pomoci účastníkovi cestovního ruchu s odstraňováním následků při nepředvídatelné události. Účastník předpokládá, že by mohla nastat daná pojistná událost, ale v okamžiku vzniku pojistného vztahu si není jistý, že k ní skutečně dojde.

Mezi povinné pojištění, které je dané zákonem patří zejména Zelená karta, nebo-li pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel a pojištění CK proti úpadku a pojistná částka je tak sjednána na min 30% plánovaných ročních tržeb z prodeje zájezdů. Pojistné je ve výši 0,9-6 % z plánovaných tržeb [22,18].

Pojistná smlouva může být uzavřená přímo s klientem, nebo s klientem zprostředkovaně (exkluzivní, neexkluzivní smlouvou či dohodou o sjednávání individuální smlouvy), a nebo se může jednat o smlouvy pojišťoven o spolupráci.

Mezi druhy pojištění patří zejména pojištění majetku, osob a pojištění za škodu. Dále je možné členit pojištění např. na dlouhodobé, krátkodobé, pojištění FO či PO, povinné či dobrovolné a další. Pojišťovny mimo běžná pojištění nabízejí také možnost připojištění. Zde patří pojištění stornopoplatku, zavazadel, provozování extrémních sportů, běžných zimních sportů apod. [18].

3.6 Tvorba produktu cestovního ruchu

Tvorba produktu CR má tři stránky:

1. Organizačně technickou
 - Sestavování tras zájezdu tzv. itineráře
 - Sestavování programu zájezdu, který je v komparaci s časovým harmonogramem
 - Zajištění dodavatelů služeb
2. Ekonomickou – kalkulace předběžná a výsledná
3. Právní, která zahrnuje smluvní vztah mezi CK a klientem [85]

Rozlišují se tři úrovně tvorby produktu:

- Všeobecný – jde o jádro produktu, služby, které klienti berou za samozřejmé.
- Očekávaný – odlišení od konkurence, to, s čím se klient skutečně setká, jako je pohostinnost, atmosféra, prostředí aj.
- Širší – jakási hodnota navíc, dodatečný užitek, např. sleva, přání k Novému roku apod. [6].

3.6.1 Zpracování trasy zájezdu

Trasou jsou přepravováni účastníci různými typy dopravy, popřípadě pěšky. Zahrnuje taktéž určení místa pobytu a charakterizuje přírodní a uměle vytvořené podmínky CR. Trasováním v CR rozumíme sestavování trasy, itineráře [17,18].

Předpokládá se:

- Určení výchozího a cílového místa, délka jednotlivých úseků s délkami, časová nákladnost a možnost dopravy
- Charakterizování jednotlivých tras
- Informovanost o možnosti ubytování, stravování, dopravní dostupnosti a další
- Informovanost o dané zemi – cla, konflikty, ceny služeb, zdravotní předpisy

Je nutné rozlišovat, zda se bude jednat o zájezd pobytu či pohybu, protože se počítá s jinými možnostmi dopravy, ubytováním apod.

V souvislosti s tím je také potřeba zvolit správný typ dopravy. Autokarová doprava je typická pro menší počet osob a je třeba kalkulovat s maximální povolenou rychlostí a řešit zastávky na odpočinek, hygienu a občerstvení tak, aby nedocházelo k porušování předpisů. Železniční doprava přepravuje již větší počet osob, ale musí se počítat s omezujícími podmínkami jako jsou jízdní řád, hustota železniční sítě apod. Letecká doprava přepravuje větší počet osob a na delší vzdálenosti, ale musí se počítat např. s doplňkovou dopravou z letiště a také s letovým řádem. Lodní doprava se používá

obvykle k rekreačním či rekreačně poznávacím účelům, přepravuje větší počet osob, na druhou stranu je omezená dostupností a malou rychlostí [17,18].

3.6.2 Sestavení programu zájezdu

Po sestavení trasy se zjišťují časové náročnosti a vytvoří se časový rozvrh. Jako první se vytvoří služební program, jehož náplní je informovat o rozsazích a strukturách služeb dodavatelů. Zde patří např. termín a doba trvání zájezdu, počet plánovaných průvodců a účastníků, druh dopravy, druh a způsob ubytování, podrobný program a další. V souvislosti s tím se také zabezpečují služby pro účastníky zájezdu, které jsou smluvně dané s domácími či zahraničními partnery [18].

3.6.3 Cena produktu

Cena patří mezi základní prvky marketingového mixu "4P", do kterého spadá product – produkt, price – cena, place - distribuce, promotion – propagace [38]. V cestovním ruchu jsou to navíc people – lidé, partnership – spolupráce, package – sestavování balíčků a programming – programování, tj. marketingový mix 8P [39].

Dle zdroje [19] je cena (cesty), kterou klient zaplatí za všechny služby CR. V ceně pak nejsou zahrnuty výdaje klienta za jeho nákupy a další výdaje nesouvisející s realizací cesty.

Pro stanovení cen jsou použity tyto metody:

- Ceny orientované na poptávku
- Ceny podle konkurence
- Ceny podle vnitřní hodnoty zákazníka
- Nákladově orientované ceny [15]

Základní cenové strategie jsou členěny na:

- Strategie při zavádění nových produktů na trh (strategie vysokých a nízkých cen)

- Cenová strategie z hlediska životního cyklu (strategie trvale vysoké ceny, strategie vysoké a postupně je snižována, strategie trvale průměrné ceny, strategie nižší ceny s postupným navyšováním, strategie trvale nízké ceny) – viz. Příloha 2.
- Cenové strategie pro celé řady výrobků (strategie stanovení cenových hladin v rámci výrobní řady, stanovení cen doplňkových výrobků, stanovení cen vázaných produktů, stanovení cen vedlejších produktů, stanovení cen pro sadu produktů).
- Strategie přizpůsobování cen (strategie na geografickém principu, strategie jako nástroj podpory prodeje, strategie psychologické ceny, strategie pro urč. segmenty, slevy a náhrady, mezinárodní cenové strategie) [26].
- Strategie podle cílů a stávající situace k náhledu viz. Příloha 3.

Cestovní kanceláře používají **nákladově orientované ceny**, nebo-li kalkulační způsob stanovení cen podle nákladů a stanoví přírůstek. Uplatňuje se tzv. dvoustupňová kalkulace, kterou tvoří předběžná a výsledná kalkulace, které se porovnávají.

Pevnou cenou je zájezd s pevným termínem a již zajištěnými službami. Je zde riziko neobsazení. V ČR se také objevují ceny předběžné, které jsou např. u forfaitových zájezdů, výsledné aj. [18,42].

3.6.4 Kalkulace ceny

Cena se vypočítá jako součet přímých a nepřímých nákladů. K výsledné části se ještě připočítá marže CK (15-30 %), případně DPH. U výnosů se musí počítat s rizikem neobsazenosti, které tvoří zhruba 20 %.

Do nepřímých nákladů patří veškeré náklady, které se vynakládají, ať je počet účastníků jakýkoli a částka se pak rozpočítává. Patří sem např. doprava, služby průvodce, pojištění proti úpadku CK a další. Do přímých je možné zařadit ubytování, stravu, pojištění účastníka zájezdu nebo vstupné [42].

4 Vlastní práce

Následující část práce je složena z několika částí – představení konkurence a jejich produktů, vyhodnocení dotazníkového šetření a sestavení dvou zájezdů včetně jejich kalkulací. Výsledkem je poté zhodnocení, zda by bylo možné a žádoucí zájezdy uskutečnit.

4.1 Konkurence

Při kalkulaci zájezdů je nutné zjišťovat informace také o konkurenci, zejména pak cenách. Uvedené cestovní kanceláře (společnosti) mají podobná zaměření, a tak byly vybrány právě ony, pro alespoň částečné srovnání.

CK Alpina

Cestovní kancelář Alpina se sídlem v Brně vznikla v roce 2004 spojením dvou kanceláří, a to CK Alpina a Gulliver na cestách s.r.o. CK je zapsána v OR pod IČ 25590189. Oprávnění provozovat cestovní kancelář v podobě koncese dostala 10. 2. 2000. CK je pojištěna proti úpadku v souladu se zákonem č. 159/1999 Sb. u Evropské cestovní pojišťovny. Mimo jiné je členem asociace českých CK a CA a podporuje baseballový klub Cardion Hroši Brno [58,75].

CK má široké spektrum zaměření, mezi něž patří zejména různé typy turistických zájezdů, cyklistických, via ferraty, expedice či zimní zájezdy. CK nejčastěji pořádá zájezdy do evropských zemí, mezi které patří např. Francie, Slovinsko, Bulharsko, Norsko a další. CK také poskytuje různé typy slev – do 26 let, dětskou, skupinovou, lékařskou, věrnostní [57].

CK Adventura

CK Adventura je zapsána v OR pod IČ 44264704 a působí na trhu od roku 1990. Specializuje se na aktivní turistiku, cykloturistiku a poznávací zájezdy. Společnost dříve působila pod názvem HEART Adventures, jejichž zeměkoule ve tvaru srdce je dodnes logem této s.r.o. Cestovní kancelář je také držitelem 1. místa v anketě o Nejlepší CK pro cestování za kulturou, památkami a dobrodružstvím a 2. místa v soutěži o nejlepší katalog

veletrhu 2015 Holiday World. Stejně jako CK Alpina je členem asociace českých CK [53,74].

Společnost poskytuje slevy, jako je sleva za včasný nákup, věrnostní slevy, skupinové, dětské či firemní slevy. Samozřejmostí jsou i slevy ve formě Last moment a další [61].

CK Kudrna

Jedná se o brněnskou cestovní kancelář, která se zabývá aktivní dovolenou a nabízí tak zájezdy téměř všeho druhu. O Kudrnovi se hovoří jako o „zakladateli cestovního ruchu, který nejspíš nebyl objeven“, nicméně, zápis do OR proběhl až v roce 2001. Klub cestovatelů a romantiků Kudrna měl vzniknout již v roce 1979 a v současné chvíli je to její 22. sezóna. Jako všechny jmenované kanceláře, i tato je pojištěna proti úpadku. Chlubí se zejména tím, že dokáže nastavit zájezd pro každého, ať už se jedná o plážové zájezdy pro pohodáře až po expedice pro náročnou klientelu. Objevuje se mimo jiné na sportovních akcích jako partner. Společnost taktéž poskytuje slevy, a to věrnostní, speciální věrnostní, skupinové, dětské, novomanželské, pro zákazníky s příjmením Kudrna, studentské a pro členy různých klubů [56,81].

Pro porovnání jsou vybrány ceny z jednotlivých oblastí, které se objevují na trhu častěji, než příliš specifické zájezdy. Pokud CK neměla zájezd do dané oblasti, nebo podobný typ zájezdu, byl zájezd nahrazen nejvíce podobným. Příloha 11, Příloha 12 a Příloha 13 s přehledem některých zájezdů a jejich cen, které slouží pouze pro orientační účely, jsou uvedeny níže.

4.2 Důvody pro cestování s danou CK

Produkty cestovní kanceláře se zaměřuje na menší skupinu cestujících, kterým se snaží nabídnout co možná nejlepší zážitek z dovolené. Do zájezdů, které bude CK pořádat, patří např. potápění za zajímavými místy po válce (např. Polsko), nebo v jezerech ledovcových původů, plavba na jachtách, cyklistika a v zajímavých koutech zemí, inline treky, motorky napříč zeměmi, kajaky a rafty v kaňonech, dobrodružné putování a další. Oproti jiným CK se skutečně snaží snížit náklady na absolutní minimum. Vzhledem k tomu, že zájezdy jsou pořádané pro 6-15 lidí a dávají dostatek volnosti ve vlastním

rozhodování, stávají se také více osobnějšími, což přináší možnost poznat dobře nové lidi, kulturu dané země, nebo si vytvořit svůj team, se kterým se účastníci cítí dobře. Organizovanost zájezdů je pouze do té míry, aby dokázala zajistit dopravu, v některých případech i ubytování. Organizace času účastníků je vyloučena a je pouze na skupině, jak se domluví. Výjimku tvoří nutné dopravní spoje. To dává celému zájezdu pocit volnosti v porovnání s běžnými zájezdy cestovních kanceláří. Navíc zážitek z netradičních sportů a aktivit je nesrovnatelný.

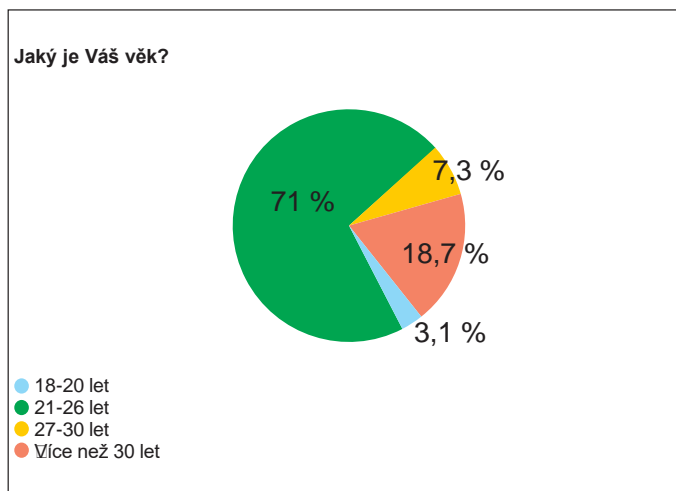
Dle již zmíněných statistických výzkumů, které provádělo Generální ředitelství pro tisk a komunikaci Evropské komise, je patrné, že nejžádanější formou dovolené mezi Čechy je návštěva přírody (ať už se jedná o hory, krajinu, jezera či jiné), dále jsou to sportovní aktivity a poté např. slunce a pláž. Z toho vyplývá, že z praktického hlediska by níže nabízené aktivní zájezdy mohly mít jistý úspěch. Pro lepší odhady, zda by skutečně zvolená skupina zákazníků měla o tyto zájezdy zájem, byl vytvořen dotazník, který je k náhledu v Příloha 21.

4.3 Zhodnocení dotazníkového šetření

Následující dotazník je zaměřen především na mladší skupinu lidí (zejména studujících), jejichž hlavním nedostatkem je v současné chvíli čas, který věnují studiu, a tak jsou i jejich finanční možnosti značně omezené. Výběr byl dále směřován na skupinu absolventů, pracujících a dalších, kteří ovšem dosáhli min. věkové hranice 18 let a nejsou plně závislí na rodičích. Otázky byly směřovány na jejich požadavky při cestování, jejich očekávání od dovolené apod. V dotazníku je položeno celkem 17 otázek a odpovídalo na ně celkem 193 respondentů bez rozdílu pohlaví či vzdělání. Všechny otázky (mimo jedné) byly povinné, z nichž některé byly s více možnými odpověďmi, případně otevřenou odpovědí.

Výzkumu se zúčastnilo celkem 75 mužů a 118 žen z České i Slovenské republiky. Věk respondentů byl rozdělen do následujících 4 věkových kategorií. Z výsledků je patrné, že bylo skutečně osloveno nejvíce osob z potenciální klientely (tj. ve věku 21-26 let).

Graf 1 – Věk respondentů

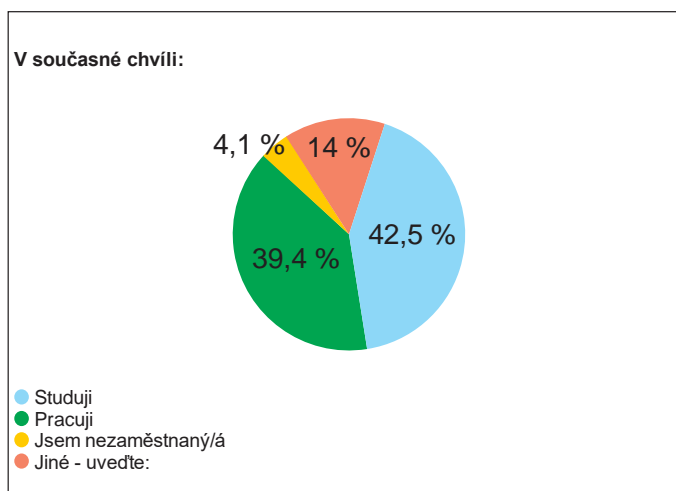


Zdroj: Vlastní zpracování

Spodní věková hranice 18 let byla stanovena z toho důvodu, aby respondenti zvažovali pouze své vlastní příjmy a nepočítali tak s finanční podporou rodiny a dalších blízkých, což by mohlo vést ke zkreslení výsledků.

Následující otázkou bylo získáno složení respondentů. 42,5 % se určilo za studujícího, 39,4 % jsou pracující a 18,1 % jsou momentálně buď na mateřské dovolené, současně studují a pracují, nebo jsou nezaměstnaní.

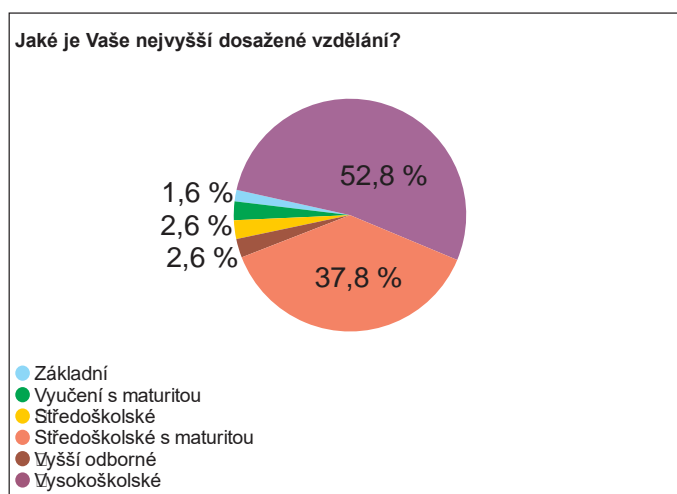
Graf 2 – Současný stav respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Další o něco méně podstatná otázka byla směřována na vzdělávání. Z výsledků vyšlo, že více než 50 % dotazovaných má vysokoškolské vzdělání, dalších téměř 40 % středoškolské s maturitou a zbytek buď pracuje a studuje zároveň, nebo je nezaměstnaný.

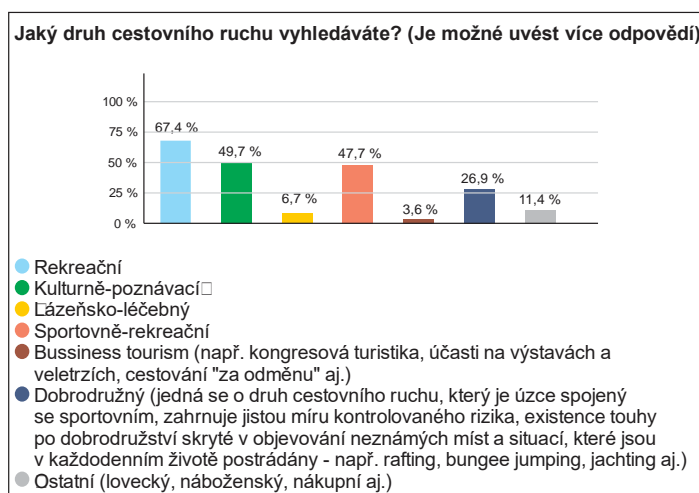
Graf 3 – Nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: Vlastní zpracování

Na otázku “Jak často se stáváte účastníky cestovního ruchu?” odpověděla téměř polovina respondentů, že vícekrát do roka, ostatní pak 1-2x do roka. Na druh cestovního ruchu, který nejčastěji vyhledávají pak odpověděli následovně:

Graf 4 – Nejčastější vyhledávaný druh cestovního ruchu

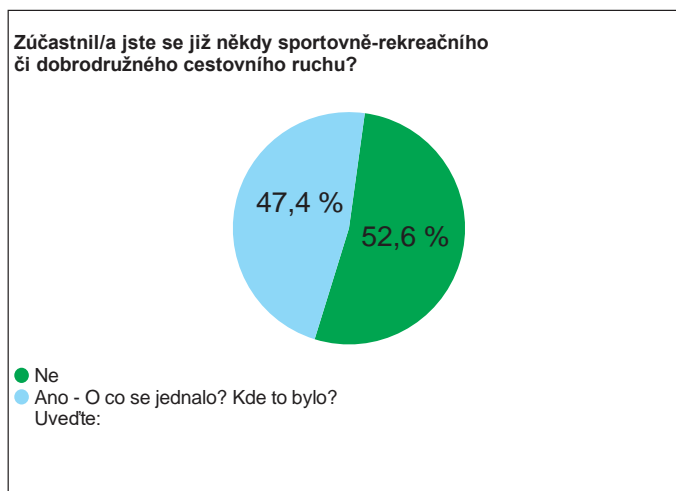


Zdroj: Vlastní zpracování

Největší počty odpovědí byly zaznamenány u rekreačních, kulturně-poznávacích a sportovně-rekreačních druhů CR, přičemž bylo možné uvést více odpovědí. Přesně 52,6 % poté odpovědělo, že se ale ještě nikdy nezúčastnili žádného dobrodružného či sportovně-rekreačního cestovního ruchu. Druhá polovina se již něčeho takového zúčastnila a mezi nejčastějšími odpověďmi pak byly např. vysokohorské turistiky, sjezdy divokých

řek, canyoning, skoky volných pádů nebo bungee jumping, Via Ferraty, cestování na vlastní pěst v různých částech světa a různými způsoby, cyklistika a další.

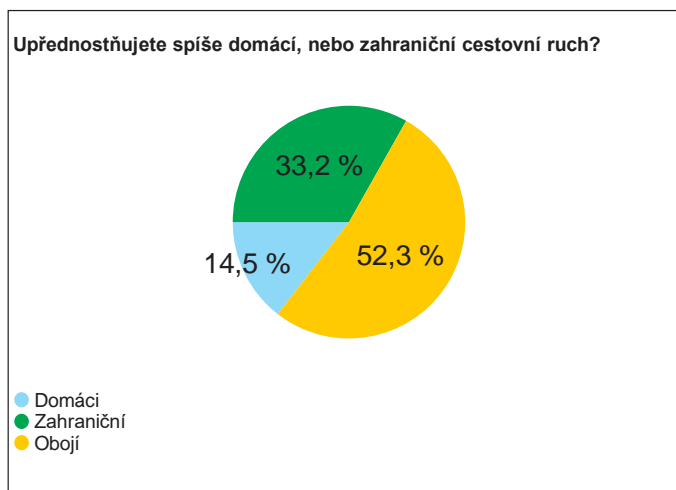
Graf 5 – Účast na sportovně-rekreačním či dobrodružném cestovním ruchu



Zdroj: Vlastní zpracování

Následující graf podává informaci o preferencích domácího či zahraničního CR. Nejčastěji byl uveden zájem o jak zahraniční, tak domácí cestovní ruch zároveň.

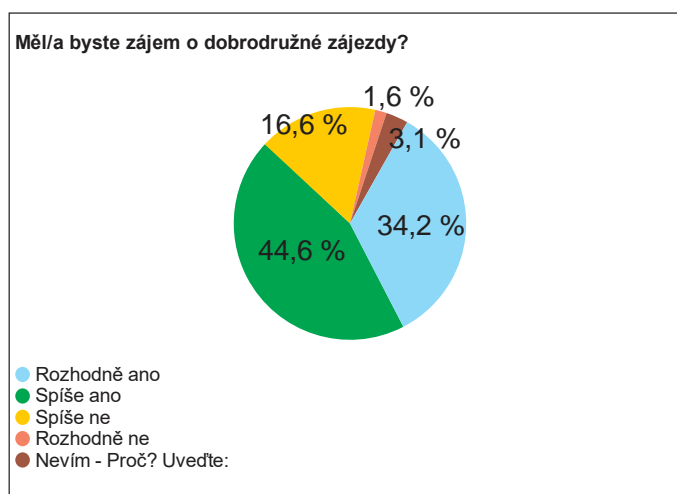
Graf 6 – Preference domácího vs. zahraničního cestovního ruchu



Zdroj: Vlastní zpracování

Při otázce „Měl/a byste zájem o dobrodružný zájezd?“ odpověděla téměř polovina spíše ano a necelých 35 % rozhodně ano. Zbýlých 16,6 % odpovědělo, že spíše ne a pouze 1,6 % o tento typ zájezdu vůbec nemělo zájem. Někteří pak uvedli, že prozatím nevědí, protože preferují cestování na vlastní pěst bez cestovních kancelářů.

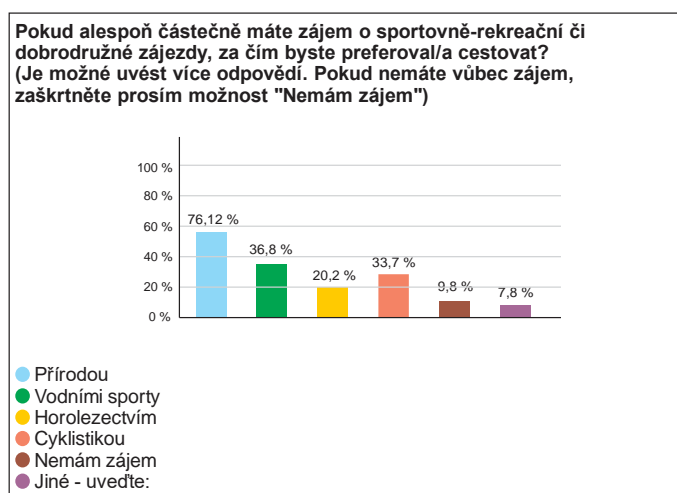
Graf 7 – Zájem o dobrodružný cestovní ruch



Zdroj: Vlastní zpracování

Respondenti mající zájem o tento druh zájezdu uvedli, že preferují cestovat především za přírodou, dále pak cyklistikou nebo vodními sporty.

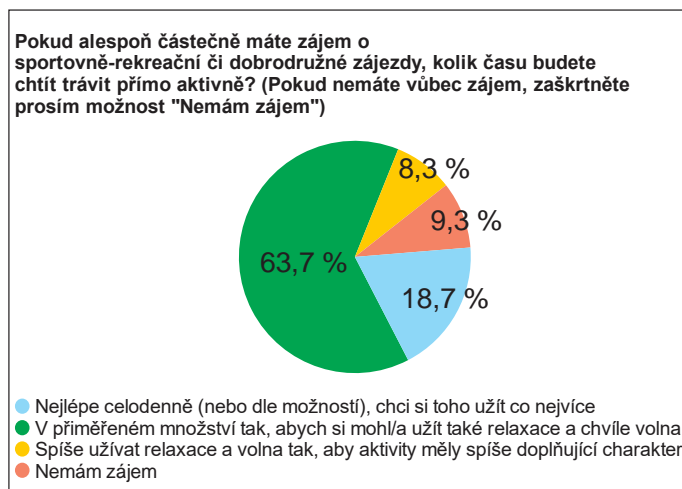
Graf 8 – Preference typu cestování



Zdroj: Vlastní zpracování

Dále také uvedli, že mimo aktivní účasti mají potřebu alespoň chvíli odpočívat a rekreovat se. Pro výběr dopravy se dotázaní rozhodnou dle ceny a vzdálenosti, kterou musí urazit, taktéž s ohledem na čas strávený na cestách. Většina by volila cestu po Evropě autobusem, nebo automobilem, na delší vzdálenost pak leteckou dopravu. Cena hraje významnou roli, ale i přesto se někteří přiklánějí jen k jedné specifické variatě – např. motocykl. Mezi nejneoblíbenější typ dopravy pak řadí cestování vlakem, nebo autobusem.

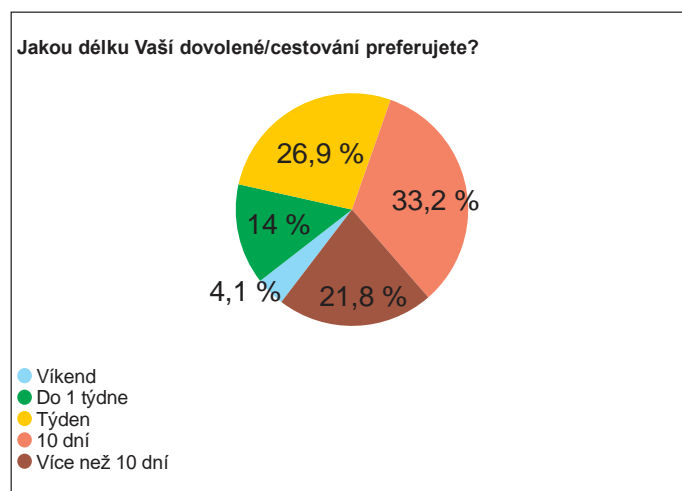
Graf 9 – Požadovaný čas na aktivní trávení zájezdu



Zdroj: Vlastní zpracování

26,9 % respondentů uvádí jako nejčastější dobu dovolené týden, 33,2 % 10 dní a 21,8 % více než 10 dní.

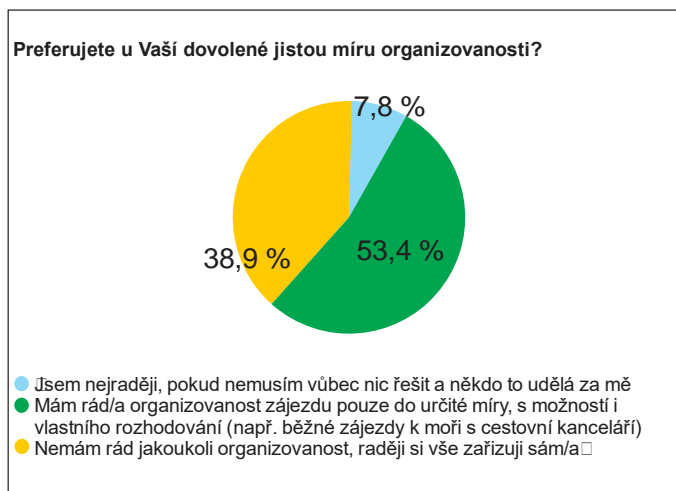
Graf 10 – Preference délky zájezdu



Zdroj: Vlastní zpracování

Podstatnou otázkou je míra organizovanosti zájezdů. Většina uvedla, že do jisté míry chtějí být zajištěni, ale že i mají potřebu se svým časem nakládat podle svého uvážení. Téměř 40 % z nich ale vůbec nepřipouští jakoukoli organizovanost a raději si vše zařídí sami podle svých potřeb.

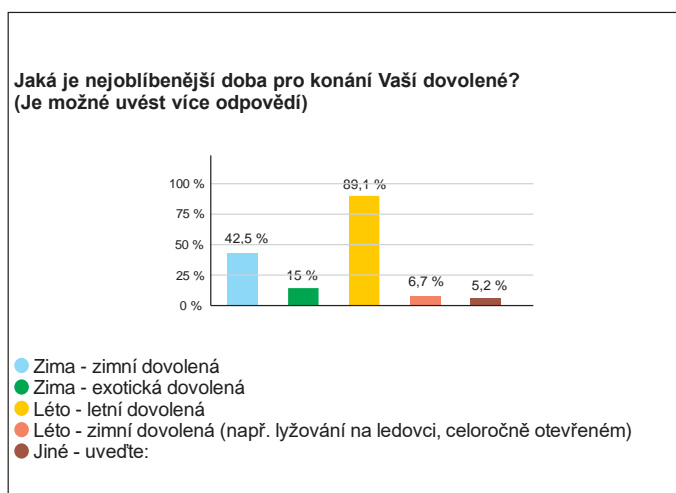
Graf 11 – Preference míry organizovanosti zájezdu



Zdroj: Vlastní zpracování

Jako nejoblíbenější doba pro konání dovolené byla jednoznačně zvolena letní a v zimě pak zimní dovolená. Ve výjimečných případech bylo zvoleno jinak (např. návštěva exotiky v zimním období, nebo v letních měsících lyžování na ledovcích apod.)

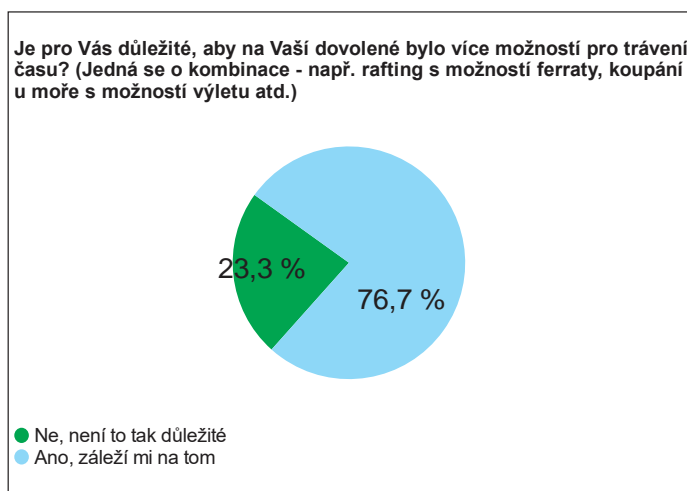
Graf 12 – Preference doby pro cestování



Zdroj: Vlastní zpracování

Pro téměř 80 % respondentů je prioritou, aby se na jejich dovolené mohli účastnit více akcí, jako např. rafting s možností ferraty, koupání u moře s možností výletu apod.

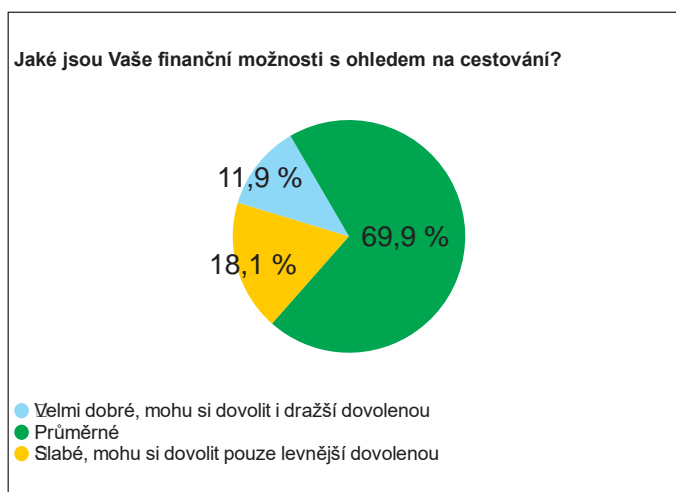
Graf 13 – Specifikace potřeb respondentů na jejich trávení volného času na dovolené



Zdroj: Vlastní zpracování

Poslední otázkou, která byla jako jediná nepovinná, byla na finanční možnosti s ohledem na cestování. Téměř 70 % odpovědělo, že jejich finanční možnosti jsou průměrné, zhruba 18 %, že jsou velmi slabé a mohou si tak dovolit pouze levnější dovolenou a dalších přibližně 12 % si je schopno zajistit i dražší dovolenou.

Graf 14 – Finanční možnosti pro cestování respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

4.4 Informace ke kalkulaci zájezdů

Pro dané zájezdy jsou vytvářeny pouze předběžné kalkulace vzhledem k faktu, že není možné v současné chvíli stanovit reálné náklady, které se zjistí až po uskutečnění

zájezdu. Pomocí zjištěných předběžných nákladů jsou následně vypočítány i ceny zájezdů, které mohou být nabízeny klientům.

Ceny jsou stanoveny v základu. Je velice pravděpodobné, že za větší počet účastníků budou dostupné slevy, se kterými se v současné chvíli ale nepočítá.

Pro zjednodušení nebyly při kalkulacích zahrnuty náklady, které jsou spojeny s běžným provozem cestovní kanceláře jako nájmy prostor, energie apod. Ceny zahrnují pouze skutečně vynaložené náklady na konkrétní zájezd.

CK se rozhodla nebýt dobrovolným plátcem DPH a to z **následujících důvodů**:

- Zákazníci jsou převážně neplátci
- Jediným podstatným vysokým vstupním nákladem je nákup mikrobusu, který je ovšem možné pořídit např. na leasing a pouze nebude zahrnut jako odpisová položka.
- Jedná se o malého podnikatele, jehož roční obrat s největší pravděpodobností nepřekročí 1 mil. Kč

V cenách zájezdu jsou započítány taktéž veškeré potřebné materiály, které jsou složeny z detailních map, rad a doporučení na cestu, důležitých kontaktů a dalších.

4.5 Návrhy zájezdů

Byly vytvořeny dva zájezdy, které jsou použity jako vzor pro nově vznikající CK. Níže jsou uvedeny jejich podrobné popisy včetně charakteristik destinací a kalkulací nákladů.

4.5.1 Zájezd č. 1 – Jachtou po chorvatských ostrovech

Datum konání:	24. 6. - 3. 7. 2017 a 26 .8. - 4. 9. 2017
Tematické zaměření:	Plavba kolem přilehlých i vzdálenějších ostrovů od Šibeniku
Druh dopravy:	Autobusová
Trasa:	Praha – Rakousko – Slovinsko – Chorvatsko
Plánovaný počet účastníků:	6 (+ kapitán a delegát)
Ubytování:	7 nocí
Stravování:	Bez stravy, vaření z vlastních zdrojů, nejlépe po

	domluvě (např. každý vaří jeden den)
Pojištění:	Vlastní, možnost hromadného nákupu pojištění osob pro celou skupinu = sleva, pojištění lodi v ceně pouze po domluvě všech účastníků
Palivo a poplatky za bóje:	Poplatek zhruba 600 Kč/osobu. Cena bude upřesněna na místě podle celkové spotřeby a ceny za 1 l nafty.
Další poplatky:	Při příjezdu bude vybírána vratná kauce 163 €/osobu, která bude vrácena zpět (pokud nedojde k poškození lodi)
Celková cena zájezdu:	18 200 Kč
Popis zájezdu:	

Kompletní itinerář je k nalezení v Příloha 14

Tabulka 1 – Stručný popis zájezdu č. 1

Pá (24. 6. 2017)	odjezd z Prahy ve 23:00 (možnost dříve – v případě dohody společného nákupu)
So (25. 6. 2017)	příjezd do Šibeniku mezi 11:00 – 12:00
	17:00 nalodění (případně dříve, podle připravenosti lodě – info na místě)
Pá (7. 2017)	do 19:00 návrat do mariny
So (2. 7. 2017)	do 9:00 opuštění lodi a návrat
Ne (3. 7. 2017)	návrat do Prahy kolem 21:30

Zdroj: Vlastní zpracování

Chorvatsko

Chorvatsko (oficiálně Chorvatská republika) je zemí sousedící se Slovinskem, Maďarskem, Srbskem, Bosnou a Hercegovinou a Černou Horou. Od 1. 7. 2013 se stalo členskou zemí Evropské unie a její rozloha je 56,5 tis. km². Žije zde zhruba 4,4 milionu obyvatel, z toho Chorvati představují zhruba 80 - 90 %, zbytek připadá na menšiny jako jsou např. Srbové, Bosňáci, Slovinci a další. Demografickým trendem Chorvatska je dlouhodobý odliv obyvatelstva. Mezi roky 2011 a 2012 byla míra

přirozeného úbytku obyvatelstva na 2,3 promile ročně, v roce 2013 to pak bylo až 2,5 promile. Každým rokem klesá o zhruba 10 tis. kvůli negativnímu přírůstku obyvatelstva zapříčiněnou emigrací. Podíl EAO činí zhruba 52 %, který se řadí mezi jeden z nejnižších v EU. Chorvatsko.

Z hlediska náboženství převažují z asi 80 - 90 % katolíci, 4,5 % pravoslavní a zbytek je rozdělen mezi muslimy a ateisty [52].

V současné chvíli se dá říci, že je Chorvatsko klidnou zemí, ačkoli tomu tak dříve nebylo. Od počátku 90. let 20. století docházelo k ozbrojeným konfliktům mezi tzv. krajinskými Srby, které podporovala bývalá Jugoslávská lidová armáda a Chorvaty, nazývaným jako Vlastenecká válka. Ačkoli Srbové zpočátku obsadili téměř třetinu území, v r. 1998 již Chorvatsko získalo svrchovanost nad celým územím Chorvatské republiky. Dnes jsou pozůstatky války viditelné jen na pár místech, jako je např. Vukovar.

Tato země je poměrně členitá, ve vnitrozemí oplývá úrodnými rovinami a podél pobřeží, které je dlouhé téměř 1 800 km se táhnou horské hřebeny. Také v Chorvatsku se nacházejí světová dědictví UNESCO, mezi které patří například staré části Dubrovníku a Trogiru, Diokleciánův palác a středověký Split, Plitvická jezera, bazilika sv. Eufrasia v Poreči, katedrála v Šibeniku a okolí města Stari Grad na ostrově Hvar. Chorvatsko je díky své členitosti a rozdílnosti jednotlivých území velmi oblíbenou zemí zejména pro sportovní nadšence. Horské oblasti jsou vhodné pro turistiku či adrenalinové sporty, zatímco moře (navštěvované mj. pro svou čistotu) je rájem pro jachtaře, nebo pro dovolenou rodin s dětmi.

Hlavním městem je Záhřeb, které se nachází ve vnitrozemí a je spíše moderní metropolí. Druhým největším městem je Split, který se může pyšnit mnohými historickými památkami, jako je Diokleciánův palác. Mezi další významná města, zejména z historického hlediska patří Dubrovník a také Šibenik [44,62].

Ceny

V současné době se kurz HRK (Chorvatská kuna) pohybuje vůči CZK takto: 1 HRK = 3,542 CZK dle ČNB ze dne 28. 12. 2015.

U potravin nakupovaných ve velkoobchodech jako je např. Plodine jsou ceny srovnatelné s těmi v ČR, avšak v restauracích, obzvláště pak na ostrovech a ostrůvcích se dají předpokládat daleko vyšší. [35,47] Výběr některých základních potravin a ceny v restauracích jsou k náhledu v Příloha 15.

Ceny pohonných hmot se také pohybují na přibližně stejné hranici jako v ČR [34].

Šibenik

Strategicky umístěné město se 41 tis. obyvateli, jehož spojkou s otevřeným mořem je úzký a hluboký průliv sv. Antonína (Kanal Sveti Ante), který má navíc na ostrůvku Ljuljevac pevnost sv. Mikuláše (tvrđjvasveti Nikola). Během tzv. Vlastenecké války byl Šibenik značně poškozen, ale dnes to již není poznat. Město je bohaté na mnoho historických památek, z nichž nejznámější je asi katedrála sv. Jakuba (Sveti Jakov), která se v roce 2000 stala jednou ze světových kulturních dědictví UNESCO.

Zhruba 15 km od Šibeniku se nachází národní park Krka a Skradinské vodopády na řece Krce, která přes Šibenický průliv městem protéká. Šibenik je také důležitým dopravním uzlem. Z města vyplouvají na okolní ostrovy trajekty, funguje železniční i silniční doprava je taktéž městem průmyslu a cestovního ruchu [65].

Doprava do Šibeniku

Jednou ze základních položek tvořících cenu zájezdu je doprava. Oblast, kde se nachází marina a odkud loď vyplouvá je město Šibenik. Tato oblast nebyla vybrána náhodně, jde již o prozkoumané místo a také ověřené.

Severní Dalmácie, která je navíc poměrně blízko, je považována za nejkrásnější část celého Chorvatska mající přes 1 200 ostrovů a útesů, a tak nabízí nepřehledné množství krásných míst, kam je možné s lodí doplnout. Mezi jedno z nejznámějších míst je souostroví Kornati, které leží zhruba 20 námořních mil od Šibeniku, velké známé ostrovy jako je Murter spojený s pevninou silniční sítí, ostrov Žirje a další. Zejména však ty menší ostrovy bývají pro jachting daleko atraktivnější.

Z hlediska dopravy do Šibeniku je možné vybírat ze **tří základních variant**: motorovým vozidlem (Praha-Rakousko-Slovinsko-Chorvatsko), letecky, nebo vlakem. Pro

skupinu 8 osob včetně kapitána lodi a organizátora zájezdu (delegáta), kteří pojedou také z Prahy, byla vybrána nejlevnější a nejpraktičtější varianta, a to doprava 9-místným mikrobusem s přívěsem.

Po prozkoumání cen pronájmů aut a cen dopravců bylo rozhodnuto o koupi vlastního motorového vozidla s přídatným vozíkem. Pakliže CK nesplní roční obrat 1 mil. Kč, není zde povinnost plátce k dani. Je však možné se dobrovolně stát plátcem, a tak by mohlo být součástí tzv. odečitatelných položek. To ale neudělá a financovat bude buď z vlastních, nebo cizích zdrojů. Na výslednou cenu zájezdu to ale prozatím nebude mít vliv.

Cestovní kancelář se zaměřuje na zájezdy pro menší skupinu osob. Úvaha byla o dvou variantách, z nichž jedna byla pro max. 8 osob včetně kapitána lodi a delegáta a druhá pro max. 16 osob včetně dvou kapitánů a alespoň 1 delegáta. Při první variantě by byla zapůjčena pouze 1 loď, přičemž u druhé varianty by to musely být lodě 2. Každá z nich by musela mít svého kapitána, nicméně pro celkovou organizaci zájezdu je potřeba maximálně 1 delegát. Počítá se s tím, že delegát i kapitán lodi budou zároveň i řidiči mikrobusu. Tím se ušetří mnohé finance za služby dopravců.

Dle nařízení EP a Rady ES č. 561/2006 ze dne 15. března 2006, doba řízení nesmí překročit 9 hodin denně. Po 4,5 hod. řízení musí mít řidič nepřerušovanou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku a hygienické pauzy budou vždy zhruba po 2-4 hodinách. Tato přestávka na odpočinek může být nahrazena přestávkou v délce alespoň 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut. Proto se počítá s minimálně 2 řidiči.

První varianta je tou nejjednodušší. Nevyžaduje si žádné speciální oprávnění, pouze běžný řidičský průkaz skupiny B a to platí i v případě, že je zde navíc vozík, který má omezení váhy do 750 kg a váha motorového vozidla nesmí překročit 3 500 kg. Problémem je, že prostory v mikrobusu jsou příliš malé na to, aby 8 (případně až 16) lidí umístilo své batožiny právě sem a vozíky do 750 kg jsou příliš malé. Proto bude nutností, aby kapitán lodi i delegát vlastnili minimálně ř.p. sk B+E a při druhé variantě dokonce D1+E. Při druhé variantě je navíc nutností minimální věk řidiče 21 let, poté ale motorové vozidlo může mít hmotnost až 12 000 kg a váha vozíku je bez omezení. V této variantě platí poté jediné omezení, a to takové, aby váha vozíku nepřekročila váhu samotného motorového vozidla.

Bylo nutné rozhodnout, kterou variantu zvolit. Proto následující tabulka zahrnuje podstatná fakta, která ovlivnila rozhodovací proces.

Tabulka 2 – Varianty vozidel

Typ motorového vozidla – podle počtu osob	Řidičské oprávnění	Min. požadovaný věk řidiče	Váha vozidla	Poznámka
Max. 8 (bez řidiče)	ř.p. sk. B (s vozíkem do 750 kg bez nutnosti B+E)	18 let	2,5 t + vozík (cca 3 t)	Předpokládají se jako dva střídající se řidiči kapitán lodi a delegát
8 – 16 (bez řidiče)	ř.p. sk D1 (s vozíkem do 750 kg bez nutnosti D1+E)	21 let	3,5-4,5 t + vozík	Předpokládají se jako dva střídající se řidiči kapitán lodi a delegát, případně dva kapitáni

Zdroj: Vlastní zpracování

Bylo rozhodnuto, že bude vybrána varianta s 9-místným mikrobusem včetně řidiče. Podstatným důvodem pro výběr tohoto typu vozidla byla hmotnost 17-místného vozidla (17 míst včetně řidiče), která ve většině případů přesahuje váhu 3,5 t, což je rozhodující z hlediska nákupů dálničních známek. Při větším počtu osob by se s největší pravděpodobností mohlo ušetřit za palivo, parkovné a jiné drobnější poplatky, případně by mohla být poskytnuta množstevní sleva na půjčky lodí. Váha těchto typů vozidel bohužel překračuje váhový limit, který rozhoduje, zda postačí zakoupit dálniční známku, nebo bude nutné platit mýtné. Ceny by tím mohly rázem narůst a dokonce ceny (při počtu 8 osob) ještě převýšit.

Výsledkem tohoto bádání je tedy výběr **varianty č. 1** s mikrobusem (pro max. 8 lidí + řidič). Typ vybraného mikrobuse je následující:

Obrázek 1 – Citroën Jumper Kombi Plus L2H2 (prodloužená verze)



Zdroj: www.automotonews.cz

Počet osob (max): 9

Rozměry:

- Délka: 5,4 m
- Šířka: 2 m
- Výška: 2,5 m
- Rozvor náprav: 3,5 m

Váha: 2,5 t

Velikost kufru: 4 m³

Řidičské oprávnění: postačí ř.p. sk. B

Průměrná spotřeba: 8 litrů/ 100 km

Palivo: diesel

Motor: 2.0 BlueHDi 130 MAN6

Cena při koupi zcela nového vozu: od 797 300 Kč bez DPH

Rozhodovacími kritérii pro výběr konkrétního typu vozidla byl počet míst k sezení, alespoň průměrné jízdní vlastnosti, přiměřený prostor a komfort pro pasažéry, a v přední řadě také nízká spotřeba. Dá se říci, že toto vozidlo splnilo očekávání a zde jsou uvedeny některé jeho **klady a zápory** [36,55]:

- | | |
|--|-------------------------------|
| + motor | - malá nastavitelnost volantu |
| + výbava a cena s ohledem na stupeň výbavy | - horší sedadla |
| + zpracování interiéru | - tvrdý podvozek |
| + úložné prostory | |
| + malá spotřeba | |
| + jízdní vlastnosti | |

U tohoto vozu se uvádí průměrná spotřeba zhruba 8 l/100 km i s 8 pasažéry, při 130 km/h se dá očekávat spotřeba okolo 10 l/100 km. Pro jistotu je počítáno s vyšší spotřebou, a to s 12 l/100 km, přičemž vozík tuto spotřebu ještě minimálně o 1-2 l/100 km navýší. Výsledná spotřeba, se kterou je počítáno činí **14 l/100 km**.

Stejně jako s nákupem vozidla se počítá i s nákupem vozíku. Pro zvolené účely byl zvolen druh VZ-33 B2 od výrobce přívěsů AGADOS. Vozík je brzděný dvounápravový s rozměry 1,7×3,3×0,35 m. Tato velikost by měla být dostačující i např. pro cyklozájezdy, či jiné typy zájezdů, které vyžadují motorové vozidlo a větší úložný prostor pro převoz.

Přívěs je z masivní celosvařené konstrukce s „V“ ojí, má podlahu z kvalitní vodovzdorné a protismykové překližky, odnímatelné sklopné bočnice z eloxovaných hliníkových profilů tvořící jednoduchý stavebnicový systém, kotvicí řemeny v podlaze, max. povolená rychlost s ním je 130 km/hod a další. Hmotnost tohoto přívěsu je 2-3,5 t podle typu. Pro jistotu je uvažován vozík ve větší váhové kategorii kolem **3-3,5 t**. [52]

Obrázek 2 – Přívěs VZ-33 B2



Zdroj: www.agados.cz

Tabulka 3 – Cena přívěsu zcela nového přívěsu v nejnižší váhové kategorii s doplňky

Položka	Cena bez DPH (v Kč)	Cena s DPH (v Kč)
VZ-33 B2 plato	71 639	86 683
Plachta + konstrukce 1,7 m	17 850	21 599
Nástavba bočnic 35 cm	13 200	15 972
Přední čelo otevírací	1 650	1 997

Zdroj: Vlastní zpracování dle www.agados.cz

Celková cena včetně bočnic, které by umožňovaly klidnou přepravu batožin bez pohybu činí **104 339 Kč bez DPH**.

Popis trasy

Zvolená trasa Praha-Šibenik (marina Mandalina) měří 977 km a je možné ji projet za zhruba 10,5 hodiny, což je o něco časově náročnější, než obvyklá trasa, která vede po slovinské dálnici. Důvodem pro výběr časově náročnější cesty byla velká finanční zátěž na poplatcích za slovinskou dálniční známku pro pouhých 45 km. Je obecně známo, že Slovinsko si za své dálniční známky vybírá nemalé poplatky a v posledních letech ceny ještě prudce vzrostly (vznik nových kategorií – výška do 1,3 m nad přední nápravou a nad 1,3 m). To neplatí pro poplatky za dálnice v Rakousku a Chorvatsku, které se opravdu časově vyplatí. Mapy zobrazující detailněji cestu z Prahy do Šibeniku jsou k nalezení v Příloha 4 a Příloha 5.

Pro nalodění v marině je vždy počítáno se 17. hodinou (So), návrat s 19. hodinou (pá) a vrácením lodi v 9 hod (So). Odjezd z Prahy je vždy uvažován na pátek

mezi 23. – 24. hodinou, tzn., že s časovou rezervou se očekává příjezd do mariny cca ve 12 – 13 h (so). Pakliže se skupina domluví na společném nákupu potravin, je možné se sejít dříve.

V některých případech je nalodění už dříve, pakliže ne, je možné individuálně volit mezi návštěvou Šibeniku, malého obchůdku přímo v marině, nebo koupání u moře.

Trasa:

Při výjezdu z Prahy zhruba po 21. km dálnice D1 se odbočí na silnici I. třídy 3 přes Benešov až na dálnici D3 kolem Tábora, Sezimova Ústí, Soběslavy a Veselí nad Lužnicí. Poté cesta pokračuje opět po silnici I. třídy 3 z Veselí do Českých Budějovic, kde následně dojde na hraničním přechodu s Rakouskem k napojení na silnici I. třídy B310.

U Freistadt dojde k napojení na dálnice Schnellstrase, A7 (přes Linz) a Westautobahn a po A9 se bude směřovat až do města Graz. Oproti běžné trase přes Slovinsko nastává změna přesně zde. Místo obvyklé trasy po A9 směrem do Mariboru se ještě před hranicemi se Slovinskem odbočí na silnici I. třídy směrem na Mureck a dále se po silnicích II. třídy přes Ptuj a silnici I. třídy přejeđe až k hraničnímu přechodu s Chorvatskem, kde již dojde klasicky k napojení na dálnici. Trasa po dálnici A1 od Záhřebu povede až těsně před Šibenik, kde se sjede a po silnicích nižších tříd je potom možné dostat se až do Šibeniku [38].

Dálniční známky a poplatky

Pro mikrobuse, který váží zhruba 2,5 t (ačkoli táhne přívěs o váze 3 t) neplatí v Rakousku ani Slovinsku povinnost placení mýtného a postačí pouze platba dálniční známky, a to na 10 dní (so-so = 8 dní + 2 dny cesta tam a zpět). S platbou 10-denní dálniční známky v Rakousku, která činí **8,8 Euro** je počítáno, avšak slovinská dálniční známka byla zamítnuta z **následujícího důvodu:**

- týdenní známka nestačí – je nutné koupit měsíční (60 €)
- pouze 45 km dálnice
- možnost objetí tohoto úseku dálnice za poměrně krátký čas a ne příliš velké najetí počtu km

Tabulka 4 – Ceny dálničních známek pro rok 2016 (Slovinsko)

Doba	Cena za třídu 1 (v €)	Cena za třídu 2A (v €)	Cena za třídu 2B (v €)
1 týden	7,50	15	30
½ roku	30,00	30	60
1 rok	55,00	110	220

Zdroj: Vlastní zpracování dle www.dars.si

- Třída 1= jednostopá motorová vozidla
- Třída 2A = karavany a dvoustopá motorová vozidla s výškou vozidla nad přední nápravou do 1,30 m s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3,5 t s přívěsem, nebo bez něj
- Třída 2B = dvoustopá motorová vozidla s výškou vozidla nad přední nápravou 1,30 m a více s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3,5 t s přívěsem, nebo bez něj [76]

Tabulka 5 – Ceny dálničních známek pro rok 2016 (Rakousko)
















Doba	Cena za jednostopá motorová vozidla (v €)	Cena za dvoustopá motorová vozidla s váhou do 3,5 t (v €)
10 dní	5,1	8,8
2 měsíce	12,9	25,7
1 rok	34,1	85,7

Zdroj: Vlastní zpracování dle www.asfinag.at

Poplatky v Chorvatsku za užívání dálnice se platí na mýtných branách hotově nebo kreditní kartou. Výše těchto poplatků je vždy dána podle vzdálenosti, která byla ujeta na této komunikaci. Jejich cena se pohybuje okolo 40 HRK/ 100 km [37].

Pro Citroën Jumper 3.0 HDI se svojí výškou 2,5 m a váhou 2,5 t s jedním vozíkem bude uvažována kategorie III c) dle následujícího obrázku. Bližší specifikace kategorií vozidel, podle kterých jsou určovány sazby a vypočítána pak cena mýtného je k nalezení v Příloha 16.

Obrázek 3 – Kategorizace vozidel pro určení ceny mýtného

VEHICLE CATEGORY				
IA	I	II	III	IV
				
				
				
				

Zdroj: www.hac.hr

Na chorvatských dálnicích směrem od hranic se Slovinskem, přes Záhřeb až do Šibeniku se platí mýtné po cestě rovnou 2x. Nejprve jsou placeny poplatky v Záhřebu za úsek Macelj (Trakošćan) - Zagreb (Zaprešić) a dále za úsek Zagreb (Lučko) – Šibenik.

Za úsek Macelj (Trakošćan) - Zagreb (Zaprešić) bude tedy platba činit 110 HRK a za úsek Zagreb (Lučko) – Šibenik to bude 338 HRK. Za obě cesty, tam i zpět se jedná celkem o **896 HRK**. Celkový přehled poplatků za jednotlivé úseky jsou k nalezení v Příloha 17 a Příloha 18

Celkové náklady na dopravu:

$(8,8 \text{ €} \times 27,05 \text{ Kč}) + (896 \text{ HRK} \times 3,575 \text{ Kč}) + ((977 \text{ km} \times 2) \times (14/100 \text{ km}) \times 30,81 \text{ Kč/l}) = 3\,441,24 + 8\,428,38 = 11\,869,62 \text{ Kč}$. Pro srovnání byla použita kalkulačka, která uvedla částku 10 097 Kč. Rozdíl může tvořit např. zaokrouhlování kurzů, o něco kratší vzdálenost, kterou zde uvádí apod. Pro větší jistotu je dále počítáno se zaokrouhlenou částkou **12 000 Kč**.

Kurz EUR (Euro) se pohybuje vůči CZK následovně: 1 EUR = 27,05 CZK, 1 HRK = 3,575 CZK dle ČNB ze dne 16. 3. 2016 a průměrná cena nafty za rok 2015 byla 30,81 Kč/l [47,46,48,59].

Marina

Při příjezdu do mariny Mandalina je možné parkovat 1 h zdarma. Vzhledem k tomu, že v blízkosti není s největší pravděpodobností vhodnější místo k zaparkování

(a také vzhledem k ceně a vzdálenosti od mariny), bude zaparkováno přímo v marině a poplatek za parkování pro vozidlo s vozíkem bude činit 15 €/den. Na 8 dní se bude jednat o **120 €**. V marině se nacházejí bary, resort, bezplatné sprchy, WC, potraviny a další. **V ceně půjčování lodi jsou již zahrnuty přípojky na elektřinu a vodu.**

Tato marina byla v r. 2015 oceněna tzv. 5 Anchor Category Ministerstvem CR. V téže roce získala i ocenění Five Star Diamond od americké akademie věd pohostinství. V neposlední řadě pak marina Mandalina přijala své místo mezi přístavy s Modrou vlajkou od roku 2015 jako důkaz o ochraně životního prostředí a péči.

Obrázek 4 – Marina Mandalina



Zdroj: www.mandalinamarina.hr

Kapitán

Týdenní kurzy nabízející možnost získání kapitánských zkoušek pro české i chorvatské vody obvykle bývají tou nejlevnější variantou, jak si „zaplachtit“. Ceny těchto kurzů se pohybují od 10 000 Kč a výše za osobu, jsou již s pronajatým kapitánem a obvykle zahrnují platby za bóje a naftu. Problémem je, že program bývá dost striktní

a také si jachtařské kluby dosazují dost často své chorvatské instruktory, takže komunikace bývá složitější.

V ČR se nachází několik klubů pořádající tyto kurzy i včetně teoretických lekcí. Pro větší svobodu rozhodování o tom, kam plout, neřešit množství teorie a pouze se přiučovat praktické základy potřebné pro bezpečnou plavbu, byla vybrána možnost zajištění osobního kapitána, se kterým je v průběhu možné postupně se domlouvat na průběhu celé dovolené.

U některých z dostupných kapitánů nejsou prioritou finanční výdělky, ale vlastní požitek, a proto si nechávají zaplatit v podstatě jen za to, co by bylo (nebo mohlo být) jejich vlastním nákladem s minimální provizí. Jak píše kapitán Radek Hunkař ve svém e-mailu z 25. 12. 2015, cena se může za tohoto kapitána pohybovat okolo 10 000 Kč/týden, do které je možné zahrnout např. pojištění odpovědnosti skippera (škody na zdraví posádky i na jachtě) na 5 mil. €, havarijní pojištění celé posádky (zdraví posádky a záchrana na moři), za cca 4 000 Kč. Obojí pojištění se vztahuje na škody, které způsobí kapitán a dokonce i na ty, které způsobí kterýkoliv člen z mé posádky, pojistné plnění je však omezeno na hrubou nedbalost, při které je spoluúčast vypočítána na 75 000 Kč. Dále se z této částky platí pojištění léčebných výloh kapitána s rizikovým sportem u Allianz, v ceně **692 Kč na 10 dní**. Takovéto pojištění se doporučuje i celé posádce, protože narozdíl od ostatních pojišťoven toto pojištění zahrnuje i záchranu člověka v případě ohrožení, a to i když není zraněn, záchranné práce jsou totiž velice drahé. Pojištění se doporučuje zajišťovat přes internet a nejlépe platit pro celou skupinu, což ušetří skupině další finance. **Pojištění není zahrnuto v ceně zájezdu**, ale je možné ho po domluvě sjednat.

Před cestou se navíc doporučuje setkání, kde je možné říci si skupině vše potřebné k zájezdu a také se lépe poznat, proto z této částky je i hrazena útrata v restauraci, doprava na místo setkání apod. Zbytek zůstává kapitánovi jako provize. Platby za celou loď, dopravu a další poplatky s tím spojené se pak rozdělují mezi 6 osob, kterých se zájezd týká [54].

Pronájem lodi

Společností pronajímající lodě různých druhů je nepřehledné množství. Ceny za “sailing boat”, nebo-li plachetnici pro 8 lidí (6+2) se pohybují v uvedeném termínu červen/září okolo **2000 €/týden**, ke kterým je ještě obvykle přičtena pobytová taxa **1 €/den** na osobu a **vratná a nevratná kauce**. Ceny se pak mění v závislosti na stáří a kvalitě lodí, na termínech, které si každá společnost určuje v různých sazbách (obvykle léto nejdražší), na včasných rezervacích a jiné. Každá ze společností si určuje jakýsi základ ceny za pronájem, který zahrnuje a nezahrnuje jisté platby a je možné dokoupit různé doplňky. Po prozkoumání cen na trhu bylo rozhodnuto o pronájmu lodi u české charterové společnosti Yachtclub Praha, která je dceřinou společností EKVATOR Yachting d.o.o., od které charterují vlastní lodě za velmi přijatelné ceny. Z osobní zkušenosti se jedná o kvalitní loď dobře udržované [32].

Tabulka 6 – Ceník za loď v jednotlivých obdobích (v €)

Typ lodi	lůžka	25. 04. - 28. 05. 24. 09. - 01. 10.	28. 05. - 11. 06. 17. 09. - 24. 09.	11. 06. - 02. 07. 27. 08. - 17. 09.	02. 07. - 30. 07. 13. 08. - 27. 08.	30. 07. - 13. 08.
BAVARIA 45BT/2013	4/8+2	2 290	2 690	2 990	3 400	3 700
BAVARIA 40CR/2011	3/6+1	1 480	1 820	2 300	2 550	2 700
BAVARIA 37CR/2007	3/6+2	1 120	1 350	1 700	2 100	2 250
BAVARIA 36CR/2012	3/6+2	1 310	1 620	1 900	2 100	2 250
BAVARIA 36/2002	3/6+2	1 050	1 200	1 500	1 640	1 790
SAS 39N/2004	3/6+4	1 050	1 550	1 700	1 800	2 200

Zdroj: www.yachtclub.cz

Pro daný počet lidí, tj. 8 je nejvhodnější zapůjčení lodi typu **BAVARIA 37CR/2007 nebo 36CR/2012**.

Za včasnou rezervaci (tj. do konce ledna) je možné získat slevu 15 % z tabulkových cen. U této společnosti je nutné doplacení **20 €/os.** za tranzitlog, který zahrnuje i pobytovou taxu. Dále je nutné zaplatit **vratnou kauci 1 300 €** při výběru typu BAVARIA

37CR/2007, případně 1 500 € za typ BAVARIA 36CR/2012. Pro získání pak co nejnižší ceny bude pronajata BAVARIA typu 37CR/2007 za **1 700 €/týden**. Vratná kauce bude v poměrných částech vybrána od každého při příjezdu a vrácena při odjezdu (pokud nedojde k poškození lodi).

S předpokladem, že rezervace bude probíhat již před koncem ledna, bude činit cena pronájmu za loď **1 445 €**. Při přičtení **80 €** za zapůjčení motoru ke člunu/týden, **160 €** za tranzitlog a taxu/ 8 osob bude činit celková cena pronájmu/ týden **1 685 €** v uvedených termínech, které jsou nabízeny. Cena za pronájem lodi pro 1 osobu bude činit po zaokrouhlení **8 000 Kč** (částka je rozpočítána mezi 6 účastníků). V ceně půjčovného je mj. zahrnuto: DPH, GPS-mapový plotter, (NAVTEX - SAS 39N), sluneční stříška - BIMINI, rolování obou plachet, pomocný člun. Dále je možné dokoupit: SIM-karta na datové připojení (internet 20 GB na mobilu nebo tabletu) 20 EUR, širokopásmový USB modem (20GB) pro mobilní připojení notebooku + měnič 12/220V 25 EUR, spinnaker nebo gennaker 100 EUR/týden (+ vratný deposit 120 EUR).

Lze také složit vratnou spoluúčasť 100 € na případnou úhradu menších škod a zaplatit "Pojištění kauce" ve výši 10 % plné kauce. Kapitán lodi platí individuální pojištění proti poškození lodi, **a tak toto pojištění není potřebné.**

Další poplatky spojené s plavbou

Do základní ceny není možné stanovit přesnou cenu za naftu a kotvení. Celková výše těchto poplatků se bude odehrávat podle počtu uplutých námořních mil v komparaci s aktuálními cenami nafty a povětrnostními podmínkami. Trasa plavby a možnosti kotvení jsou vždy po dohodě s celou posádkou a kapitánem. Ten bude především rozhodovat vzhledem ke klimatickým podmínkám. Dá se očekávat cena zhruba **600 Kč za bóje i naftu (tj. zhruba 162 HRK)**. Tato částka se bude vybírat, v případě nedoplatku/přeplatku bude zbylá částka **rozpočítána**.

Celková kalkulace zájezdu č.1

Tabulka 7 – Náklady spojené se zájezdem č. 1

Nákladová Položka	Cena (v EUR/HRK)	Kurz	Cena (v Kč)
Dálniční známka	8,8 (EUR)	27,05	238,04
Poplatky Chorvatské přejezdy	896 (HRK)	3,575	3 203,2
Nafta (jen v ČR)	-	-	8 428,38
Parkovné	120 (EUR)	27,05	3 246
Kapitán	-	-	10 000
Organizátor zájezdu	-	-	7 000
Jachta	1 685 (EUR)	27,05	45 579,25
<u>Celkem</u>	-	-	77 694,87

Zdroj: Vlastní zpracování

Přepočty kurzů jsou vztaženy k 16. 3. 2016. Průměrná cena nafty za rok 2015 byla 30,81 Kč/l.

K částce zahrnující DPH je připočtena 20 % přírážka a dalších 20 % se počítá jako riziko neobsazenosti zájezdu. Vzhledem k tomu, že všechny položky jsou považovány za náklady nepřímé. Celkové náklady tedy činí $77\,694,87 + 15\,538,97 + 15\,538,97 = 108\,772,81$ Kč. Při počtu 6 účastníků (mimo delegáta a kapitána) je cena pro 1 účastníka po zaokrouhlení **18 200 Kč**.

4.5.2 Zájezd č. 2 – Poznávání Thajska na kolech

Datum konání:	1. 2. - 20. 2. 2017
Tematické zaměření:	Poznávání Thajska od severu na jih na kolech
Druh dopravy:	Letecká, vlaková
Trasa:	Praha – Bangkok – Nakhon Lampang – Ayutthaya – Bangkok – Chumphon – Surat Thani – Bangkok – Praha
Plánovaný počet účastníků:	12 (+ delegát + podpůrný specialista na cyklistiku)

Ubytování:	17 x (ubytování nižších kategorií podle dostupnosti – hostel, apartmán, 1-3* hotel nebo ubytování u některých z místních obyvatel - ověřených (jedná se zejména o oblasti, kde nejsou možná jiná ubytování – např. v některých vesnicích); 3 x jízdenka s lůžkem
Stravování:	Bez stravy
Pojištění:	Vlastní
Celková cena zájezdu:	36 960 Kč

Popis zájezdu:

Kompletní itinerář je k nalezení v Příloha 19

Tabulka 8 – Stručný popis zájezdu č. 2

St (1. 2. 2017)	Odlet z Prahy (dopoledne)
Čt (1. 2. 2017)	Přílet do Bangkoku (dopoledne)
	Odjezd do Nakhon Lampang (večer)
Ne (12. 2. 2017)	Příjezd do města Ayutthaya a v odpoledních hodinách návrat do Bangkoku
	Odjezd na jih do Chumphon (večer)
St (17. 2. 2017)	Odjezd ze Surat Thani do Bangkoku (večer)
So (20. 2. 2017)	Odlet z Bangkoku (v poledne)
Ne (21. 2. 2017)	Přílet do Prahy (odpoledne)

Zdroj: Vlastní zpracování

Thajsko

Thajsko (oficiálně Thajské království) je zemí sousedící s Myanmarem, Laosem, Kambodžou a Malajsií v jihovýchodní Asii.

Hlavním městem je Bangkok s 6,9 mil. obyvateli, jehož oficiální název je nejdelší na světě. V Thajsku žije zhruba 67 mil. obyvatel, z nichž většina žije na venkově. Časový posun je v létě 5, v zimě pak 6 hodin plus.

Běžná turistická víza, která nesmí překročit 30 dnů, jsou udělována občanům ihned po příletu. Pro vstup do země je nutné předložit platný cestovní doklad na dobu alespoň **6 měsíců** a prokázat se finančními prostředky ve výši **10 000 THB** na osobu nebo 20 000 THB na rodinu. Povolenou dobu pobytu **30 dnů** nelze až na výjimečné případy prodloužit. Při návštěvě Thajska nejsou povinná žádná očkování, nicméně jsou doporučována alespoň základní očkování jako tetanus, žloutenka typu A aj. [70,73,78,83].

Od roku 1932 je v čele král, který je duchovní hlavou národa a také má stále značný vliv. Úředním jazykem je thajština a z hlediska víry zde dominuje buddhismus. V příhraničních oblastech s Malajsií je možné také nalézt menšinu Muslimů, usilující teroristickou činností o separaci. Thajsko je známé svými ochotnými, milými a usměvavými obyvateli, díky kterým se říká “Thajsko, země úsměvů”.

Thajsko je bráno jako vyspělá země z hlediska podílu na HDP, při HDP na obyvatele se však stále ještě řadí mezi rozvojové země, přičemž je možné ho označit za zemi s vyšším středním příjmem. Je součástí uskupení jako WTO, IMF, WB, APEC, ADB, nebo ASEAN. Vlastní dostatek přírodních zdrojů, pracovní síly a má velmi dobrou infrastrukturu a moderní dopravní kapacity [7,84].

Z historického hlediska je významným bodem založení nového hlavního města Bangkok dynastií Chakkri, které je datováno k roku 1782. Potomci této dynastie vládnou zemi dodnes. V roce 1896 bylo zrušeno otroctví a v roce 1932 pak založena konstituční monarchie. Politická nestabilita byla zdůrazňována neklidem v okolních zemích, v roce 1991 byla svržena vláda a o rok později byly uskutečněny první svobodné parlamentní volby. Kromě problematické vnitropolitické situace je jinak Thajsko dynamicky se rozvíjející zemí.

V zemědělství pracuje necelá polovina EAO, zejména na rýžových polích. Thajsko patří ke světovým producentům cukrové třtiny, ananasů a kasavy.

V současné době je Thajsko klidnou zemí, mimo příhraniční oblasti s Malajsií. Je zde hovořeno o velmi nízké kriminalitě, veliké pohostinnosti a toleranci místních obyvatel. Důležitým faktem je, že jsou Thajci velmi náchylní na jakékoli urážky či zneuctění hlavy státu, jeho rodiny, nebo Buddhova vyobrazení. V lepším případě je tento přestupek brán společností nesnášenlivě, v horším případě pak může dojít až k trestnímu stíhání nebo dalším vysokým trestům. Thajci mají ve zvyku řešit problémy s úsměvem, nebo alespoň

s klidem a problém je brán spíše jako hledání možného řešení a totéž se očekává od ostatních. Přes veškerou dobrosrdečnost je rozhodně vhodné počítat s jistou kriminalitou v rušnějších částech měst [69].

Počasí

Thajsko je definováno několika základními obdobími kvůli svému tropickému monzunovému podnebí. Na severu, severovýchodě a středu jsou to obvykle tři roční období (horka a vlhka, chladna a sucha a období dešťů) a dvě na jihu. Období dešťů trvá obvykle od června do října, teplé období od března do června a chladné (na severu - od listopadu do května, na středu-severovýchodě - od prosince do května, na severu poloostrova - od března do května a v oblasti pod Surat Thani - od března do dubna). Kvůli těmto podmínkám se často uvádí jako nejvhodnější čas pro návštěvu Thajska období **listopadu-března**, kdy je počasí pro turisty poměrně snesitelné. Duben je také ještě beze srážek, nicméně teploty běžně stoupají k 35 °C i více [71].

Ceny

Kurz THB (Thajského bathu) se pohybuje vůči CZK následovně: 100 BTH = 69,451 CZK dle ČNB ze dne 11. 3. 2016 [30].

Ceny v obchodních řetězcích se dají opět srovnávat s cenami v ČR. Třebaže mnoho turistů jezdí do této země z důvodu velmi nízkých cen, pro Čechy zde budou přibližně stejné ceny, jako v ČR. Pro obyvatele ČR může být např. levnější stravování, pakliže si vyberou variantu stravování tzv. “na stojáka”, nebo v levnějších restauracích, kde je možné za jídlo zaplatit přibližně mezi 40 a 100 THB. Výběr některých základních potravin a ceny v restauracích jsou k náhledu v Příloha 20

U potravin nakupovaných v obchodech typu 7-Eleven (obdoba Žabky v ČR) se dají ceny očekávat velmi podobné, ne-li nižší. Např. ovoce bývá levnější, stejně jako mnoho různých potravin, naopak alkohol je zde dražší. Tento zájezd neobsahuje stravu vzhledem k velice příznivým cenám v restauracích a rozličnosti potřeb jednotlivých klientů. Tato varianta jim dává možnost stravovat se podle vlastních preferencí za ceny, které jsou ochotni za jídlo zaplatit. Thajsko je známé svou velmi dobrou kuchyní, dostupností různých forem stravování a cenově se také přizpůsobí jakékoli klientele.

Popis trasy

Celá trasa bude trvat 21 dní. Z Prahy do Bangkoku bude zvolena doprava letecká, vnitrostátně pak vlaková. Kompletní itinerář je k nalezení v Příloha 19 a mapy s popisem trasy v Příloha 6 a Příloha 7. Vzhledem k nemožnosti v současné chvíli odhadnout případně nastalé situace je pravděpodobné, že se bude plán měnit podle potřeb.

Doprava do Bangkoku

Z Evropy je nejvhodnější dopravit se do Thajska letecky, obvykle přímo do Bangkoku. Bangkok má k dispozici 2 hlavní letiště – Suvarnabhumi a Don Mueang. Letiště Suvarnabhumi je považováno za hlavní mezinárodní letiště, přičemž Don Mueang slouží zejména pro vnitrostátní lety a létají zde např. nízkonákladové společnosti.

Vzdálenost mezi Prahou a Bangkokem měří zhruba 8,5 tis. km a průměrná doba letu trvá 11,5 hodiny. V současné době (březen 2016) neexistují mezi Prahou a Bangkokem přímá spojení. Lety jsou tak s 1 a více přestupy. Nejvíce na této trase létá společnost Aeroflot, Emirates, Air Berlin, Etihad Airways, Turkis Airlines, Qatar Airways, případně kombinace různých společností [28,50].

Ceny obousměrných letenek se běžně pohybují od 14 do 17 tis. Kč. Pro tuto destinaci jsou ale ceny letenek velmi často i za 10-12 tis. Kč. Příkladem může být nabídka letů od společnosti Turkish Airlines z ledna 2015, která nabízela levné lety pro období od února do září 2015 z Prahy do Bangkoku za přibližně 11 900 Kč [72].

Dále je možné získat levné letenky např. brzkým nákupem. Příkladem může být níže uvedená letenka za **necelých 12 tis. Kč** včetně tax a poplatků.

Obrázek 5 – Příklad ceny letenek Praha/Bangkok

The screenshot displays a flight booking interface. The main section shows a round-trip itinerary from Prague to Bangkok. The outbound journey starts on 01/02 at 11:15 from Prague (PRG) to Kyiv (KBP) on flight UA 737-700. From Kyiv, it continues to Bangkok (BKK) on 02/02 at 10:05 on flight UA 767-300/300. The return journey starts on 20/02 at 18:25 from Bangkok (BKK) to Kyiv (KBP) on flight UA 767-300/300, and returns to Prague (PRG) on 21/02 at 14:30 on flight UA 737-700. A price breakdown on the right indicates a total price of 11,694 Kč, with a base fare of 6,309 Kč and taxes of 5,674 Kč. Other fees and discounts are also listed.

Zdroj: www.airtickets24.com

Ceny letenek se samozřejmě mění podle různých kritérií, v tomto případě je uvedená cena za 1 dospělou osobu na období 1. 2. 2016 – 20. 2. 2016 [49].

Doprava mezi letištěm Suvarnabhumi a vlakovým nádražím Hua Lamphong

Mezi letištěm a vlakovým nádražím je možné využít různé typy dopravy. Pro větší vzdálenost a složitost dopravy budou zajištěny taxi, jejichž cena pro tuto vzdálenost činí zhruba **400 THB** a doba strávená na cestě bude mezi 35-50 minutami s ohledem na dopravní situaci. Městská doprava je levnější variantou, ale předpokládají se větší hmotnosti zavazadel a také špatná manipulace s krabicemi kol, proto byla zvolena taxi služba [68].

Železniční doprava

Pokud chce cestovatel zvolit levnější způsob přepravy, je možné vybírat mezi jízdou autobusem, nebo vlakem. I taxi je zde poměrně levné, ale na dlouhé vzdálenosti nepraktické. Pro zvolený cyklozájezd byla tedy uvažována pouze železniční doprava.

Stejně jako autobusová doprava i železniční má několik komfortních variant. Jedná se především o rozdíl cestování v noci, nebo ve dne. Přes noc jsou používány spíše lůžkové vozy a přes den sedačkové. Jízdenka v první třídě má oddělené samostatné kabiny. V jednom vagónu může být např. 40 míst (tj. asi 20 míst na horních lůžkách a 20 na spodních). Horní lůžka bývají užší, a tak se za ně účtuje o něco méně. Jízdenka ve druhé třídě zahrnuje horní či spodní lůžko. Je zde zhruba 24 lůžek, která jsou spolu s ostatními

v jednom vagonu. Lůžka jsou oddělena závěsy, nebo stěnami. Horní a dolní lůžka si účastníci domluví na místě, kdo si vybere horní lůžko, bude mít nárok na vrácení rozdílné částky. Pro kalkulaci budou ale uvažovány prozatím **ceny vyšší**.

Ceny za přepravu jsou následující:

Bangkok – Nakhon Lampang **844 THB** (spodní lůžko), 754 THB (horní lůžko)

Ayutthaya – Bangkok **15 THB** (bez lůžek)

Bangkok – Chumphon **1 194 THB** (spodní lůžko), 994 THB (horní lůžko)

Surat Thani – Bangkok **1 139 THB** (spodní i horní lůžko) [67,68]

Ukázka jednotlivých lůžkových vozů k náhledu v Příloha 8 a Příloha 9.

Cestování s kolem

Vypůjčit si kolo, nebo motorku je zde doslova za “pár korun”. Nevýhodou je nutost vrátit jej zpět a pro účely tohoto zájezdu není tato varianta příliš vhodná. Účastníci si tedy povezou svá vlastní kola, což ocení zejména cyklisté, u nichž je bicykl na prvním místě.

Protože se jedná o cyklistický zájezd, mohou se někteří lidé obávat náročnosti přepravy kol. Přeprava kol jak letadlem, tak vlakem je běžná a v této zemi bezproblémová záležitost. Je nutné ovšem počítat s určitými pravidly. Každý dopravce si určuje svá vlastní, a proto je důležité si tato pravidla dobře prostudovat ještě před odjezdem. Za případná kila, rozměry, nebo jiná překročení limitů si někteří dopravci mohou účtovat nemalý poplatek. Tyto informace budou účastníkům včas poskytnuty společně s veškerými pokyny.

- **V letadle**

Zvolená letenka zakoupená u společnosti Ukraine International Airlines v ekonomické třídě (zobrazená výše) již obsahuje jedno odbavené zavazadlo do 23 kg s rozměry (délka + šířka + výška) max. 158 cm a jedno příruční zavazadlo do 7 kg s rozměry do 55 x 40 x 20 cm. Pokud by rozměry nebo váha zavazadel účastníků nepřekročily limity, potom by nebyl nutný nákup dalšího zavazadla. Je to však velice nepravděpodobné, přestože budou účastníci srozuměni s faktem, že veškeré batožiny je

nutné vozit s sebou, kvůli neexistenci doprovodného dopravního prostředku. Proto bude navíc každému účastníkovi přikoupena 1 odbavené zavazadlo navíc. Letecká společnost Ukraine Airlines si účtuje za toto zavazadlo 100 €. Je nutný nákup i pro zpáteční letenku, nicméně společnost v současné době poskytuje 50 % slevu na tato dokoupená zavazadla, takže

100 € bude konečná cena.

Společnost navíc k příručnímu zavazadlu povoluje **bezplatně vzít na palubu následující** [79]:

- 1 dámskou kabelku;
- materiál na čtení;
- 1 deštník nebo hůl;
- 1 kabát;
- 1 malý fotoaparát nebo dalekohled;
- 1 osobní laptop;
- 1 pár berlí

Účastníci před odjezdem dostanou včas pokyny, **jakým způsobem zabalit své kolo** tak, aby splňovalo požadavky pro jeho přepravu danou leteckou společností.

Následující návod může být příkladem, jak zabalit kolo tak, aby splňovalo požadované limity a zároveň se nijak nepoškodilo:

V první řadě je třeba sehnat vhodný obal na přepravu. Je možné **zvolit některou z variant:**

- 1) Speciální skořepinový kufr, který by měl kvalitně ochránit kolo, je možné ho zakoupit, nebo v některých cykloprodejnách či cykloservisech dokonce zapůjčit. Cena při pořízení bývá ovšem dražší [33].

Obrázek 6 – Speciální skořepinový kufr



Zdroj: www.kolo.cz

- 2) Měkká taška určená pro přepravu kola – zde je větší pravděpodobnost poškození kola, je vhodné jej tedy použít převážně do míst, kde jsou na přepravu kol zvyklí a při nakládání s nimi jednají šetrně (např. Baleárské či Kanárské ostrovy), nebo ji alespoň řádně vyztužit tak, aby nedošlo k poškození kola [77].

Obrázek 7 – Měkká taška určená pro přepravu kola



Zdroj: www.kolo.cz

- 3) Papírová krabice – Původní krabice od kol jsou asi nejlevnější a nejběžnější možností pro přepravu kol. Měly by při správném zabalení dostatečně ochránit kolo před případným poškozením a je možné je obvykle získat za menší poplatek, nebo zcela zdarma v některém z cykloservisů, které krabice vyřazují a likvidují. Pro větší ochranu a možnosti využití veškerých kil, která jsou u zavazadel k dispozici (a tím i možná ušetření financí), je vhodné uvažovat o něco širší krabice, kam je možné naskládat věci určené do běžného zavazadla a tím také “vystlat” krabici tak, aby nedošlo k poškození kola. Vhodná je např. krabice od kol Cannondale

140cm x 85cm x 26cm, ale nesmí být příliš široká, aby se stále mohla vejít do vrat u přepravníků a nedošlo ke vzniku problémů [33,60,77].

Obrázek 8 – Ukázka rozložení kola do papírové krabice



Zdroj: www.kolo.cz

Návod na rozložení kola a zabalení krabice:

- Demontáž předního kola, zadní obvykle zůstává pro ochranu převodníků (kola se vypouští)
- Demontáž pedálů, řídítek, nosičů, sedla, případně blatníků a dalších komponentů, které by se mohly rozbít
- Při balení kol je možné získat další ochranné doplňky, jako plastová rozpěra vidlice, plastové terčíky, pěnové podélně rozříznuté trubky na ochranu rámu a různé kusy kartónu, bublinkové fólie, rozpěry krabice proti proboření apod.
- U vyjmutého předního kola je také vhodné sundat rychloupínák, aby nedošlo k proražení bočního kartónu a do osičky nasadit terčíky
- Do krabice se nejprve vloží rám, zafixují se řídítka a přední vidlice. Přední kolo se vloží zhruba do místa středového složení a od rámu se oddělí např. kartonem. Zbytek součástí se vkládá do krabice skupinově a zafixovaně tak, aby se nic nepoškodilo a ani neztratilo přes otvory sloužící na přenos krabice.
- Prostor v krabici je vhodné vyplnit věcmi, nebo vystlat tak, aby nebyl tvořen tlak na stěny krabice, nebo jiné části kola. Je zde možné např. přibalit přilbu, boty, cyklistické brašny nebo cokoli, co může zbytečně zabírat mnoho místa v příručním či jiném zavazadle
- Krabici je vhodné navíc vyztužit ještě stahovacími páskami

- Je také dobré předcházet problémům – řádně popsat krabici místem odletu a příletu, telefonním číslem včetně předčíslí a dalšími potřebnými údaji např. při případné ztrátě visačky
- Pokud bude krabice při příletu poškozená, je potřeba neodkladně navštívit oddělení reklamací

Seznam věcí, která by měl mít cyklista s sebou:

- Je vhodné s sebou vzít lepicí pásku v případě, že by kontrola požadovala krabici otevřít a také pro zabalení kola cestou zpět
- Veškeré vybavení, které je potřebné na smontování daného kola
- Při letecké dopravě je zakázán převoz bombiček. Proto je vhodné přibalit pumpičku s držákem na kolo, náhradní duše, lepení, mazání, případně náhradní pláště, řetězy, brzdové špalíky nebo destičky dle uvážení cyklisty.
- Přilbu a rukavice
- Vhodnou obuv
- Sportovní oblečení, i do deště
- Gumycuky, nebo cokoli na přichycení kol ve vlcích
- Spací pytel, nebo alespoň deku na spaní (při nocování u ověřených místních obyvatel na vesnicích)
- Nosič na kolo a brašny, nebo mít promyšlený jiný způsob přepravy veškerých věcí – **neexistence doprovodného autobusu**
- Vše ostatní, co sám cyklista uzná za vhodné [33,60,77]

- **Železniční dopravou**

Přeprava kol zde není žádný problém a jen s výjimkami není přeprava kol možná. Každý cestující má nárok převážet v ceně jízdenky jeden velký kufr a jednu menší tašku (např. kabelku), ale nikdo batožiny nekontroluje. Oficiálně by se mělo jednat o max. 60 kg pro cestující 1. třídy, 40 kg pro cestující 2. třídy a 30 kg pro cestující 3. třídy. Na nástupištích se požádá u speciální budky pro přepravu nákladu, kde náklad zváží a určí cenu přepravy. Cena za kolo se obvykle pohybuje mezi **90 – 130 THB** a přeprava

motocyklu až 1 230 THB. V nákladových položkách se budou uvažovat raději částky vyšší vzhledem k tomu, že není v současné chvíli možné zjistit váhu jednotlivých kol a tak i náklady spojené s jejich přepravou [27].

Silnice a místní doprava

Jak již bylo uvedeno výše, Thajsko má velmi dobrou infrastrukturu. Silnice mají ve většině případů kvalitní povrch, nicméně zde platí jiná pravidla silničního provozu, zejména pak jízda na levé straně vozovky. Aby nedošlo k úrazům, budou účastníkům zájezdu poskytnuty základní informace o pravidlech silničního provozu, o chování řidičů na silnicích apod. Z tohoto důvodu byly také vybrány cesty a silnice nižších tříd s minimálním provozem.

Zajímavosti v Bangkoku, oblastech Ayutthaya, Tak province a Surat Thani

Bangkok – Bangkok je velmi rušné město, ve kterém je možné nalézt nespočet chrámů, svatyní, muzeí i památníků. Mezi nejnavštěvovanější patří např. Wat Phra Kaeo, Velký palác, Wat Arun, Wat Pho a mnoho dalších. V Bangkoku je možné také navštívit mnoho parků, svézt se na loďkách po Klong Bangkok Yai - Velkém bangkockém kanálu, nebo řece Chao Phraya [31].

Stejně jako v Bangkoku, tak i ve městě Ayutthaya je k nalezení nekonečné množství chrámů a rozvalin. Mezi některé z nich patří: Wat Phra Mahathat, Wat Phra Ram, Wang Luang a další. Nachází se nedaleko Bangkoku a tak není nic složitějšího si odsud i na jednodenní výlet [29].

Tak je menším městečkem, kde je možné vystoupat např. na 71 m vysokou horu Khao Tham o níž se místní domnívají, že zde Buddha zanechal stopu. Je zde možnost výletů do přilehlých národních parků jako Lan Sang, Taksin Maharat a dalších [66].

Surat Thani je město nacházející se na jihu Thajska. Je zde opět několik národních parků jako Khao Sok, Tai Rom Yen, nachází se zde opičí škola, Jezero Rajpratha Dam, nebo ústřicová farma. Ze Surat Thani také denně vyjíždí mnoho dopravních lodí na okolní ostrovy, které jsou dostupné za velmi přijatelné ceny. Např. na známý ostrov Koh Samui je možné se dostat již za 250 BTH, nebo Koh Phi Phi za 550 BTH [64,68].

Pojištění

Tento zájezd nezajišťuje pojištění. Je to z důvodu, že potřeba každého účastníka je jiná a každý také může preferovat i jinou výši pojištění zavazadla, které se kvůli přepravě kol vřele doporučuje. Běžná cyklistika je obvykle zahrnuta již do ceny pojištění a není tedy považována za rizikový sport [63].

Ubytování

Ve snaze o snížení nákladů na maximální minimum bylo uvažováno o stanování, které není v této zemi příliš omezováno, ale je velmi netypické. Vzniklo ale **několik důvodů, proč byla tato varianta zavržena:**

- Příliš vysoké teploty pro přenocování ve stanech
- Nedostatek oficiálních míst pro přespání (zejména národních parků), bylo by nutné po domluvě s místními přespávat jejich pozemcích
- Hygienické důvody
- Velmi přijatelné ceny za noc v ubytovacích zařízeních s možností klimatizace, nebo alespoň větráku – ideální pro kvalitní odpočinek po náročném dni
- Velmi dobrá dostupnost ubytování ve většině míst (zbytek u některých místních po kvalitním ověření)
- Nutnost úschovy kol (v případě stanů by mohlo dojít k odcizení)

Ubytování bude probíhat v jednodušších zařízeních typu hostel, apartmán, 1-3* hotel nebo ubytování u některých z místních obyvatel - ověřených (jedná se zejména o oblasti, kde nejsou možná jiná ubytování – např. v některých vesnicích a ujet delší úsek trasy není taktéž možný).

Ceny jsou po celém Thajsku pro tyto kategorie přibližně stejné, nebo velice podobné. Není vůbec problém sehnat jednoduchá ubytování s možností vlastní sprchy (nebo společné) a alespoň větráku v průměru za 300 Kč/noc za pokoj pro dvě osoby. Budou-li uvažovány dvě osoby na pokoj, je tato částka ještě **dělena**. Pro účely tohoto

zájezdu, kdy může dojít ke změnám, bude raději počítáno s částkou **300 Kč/osobu/noc**. Při vyšším počtu osob na pokojích budou ceny ještě nižší. Pro tento zájezd jsou uvažovány **max. 2 osoby na pokoj**. V případě ubytování u místních bude řešena situace podle možností ubytovávajícího, kterému bude mu poskytnuta finanční kompenzace v podobné výši, jako u jiných ubytování. Při přejezdech vlakem jsou kromě dopravy z Ayutthaya do Bangkoku zvažovány pouze noční přejezdy ve 2. třídách nabízejících lůžka k přespání.

V Příloha 10 jsou k náhledu příklady ubytování, obvykle ve dvoulůžkových pokojích.

Celková kalkulace zájezdu č. 2

Tabulka 9 – Náklady spojené se zájezdem č. 2

Nákladová Položka	Počet ks	Cena celkem (v EUR/THB)	Kurz	Cena celkem (v Kč)	Přímý/nepřímý náklad	Riziko neobsazenosti (v Kč)
Letenka	16	-	-	187 104	přímý	-
Říplatek za 1 odbavené zavazadlo navíc	16	100 EUR	27,05	43 280	přímý	-
Vlakové jízdné	16	844 THB	0,69	9317,76	přímý	-
	16	15 THB		165,6		
	16	1 194 THB		13 181,76		
	16	1 139 THB		12 574,56		
Příplatek za převoz kol ve vlaku	16 (x 3 jízdy)	130 THB	0,69	4 305,6	přímý	-
Doprava z letiště (taxi)	7 (2 os./1 taxi)	400 THB	0,69	1 932	nepřímý	386,4
Delegát	1	-	27,05	5 000	nepřímý	1 000
Odborník přes cyklistiku	1	-	27,05	5 000	nepřímý	1 000
Úbytování	16 (x 17 nocí)	-	-	81 600	přímý	
Tištěné materiály	16	-	-	1 600	přímý	
Úschova krabic a přepravných vaků na kola	19 dní	60 THB	0,69	786,6	nepřímý	
Úschova všech batohů a kol	16 (x 2 dny)	80 THB	0,69	1 766,4	přímý	
Celkem	-	-	-	367 614,28	-	2 386,4

Zdroj: Vlastní zpracování

Přepočtení kurzu EUR je vztažen k 16. 3. 2016 a THB k 11. 3. 2016.

K částce 367 614,28 Kč je připočítáno riziko neobsazenosti 20 % (2 386,4 Kč) a 20% marže. Položky, které jsou považovány za přímé, neobsahují riziko neobsazenosti zájezdu. Celkové náklady tedy činí $367\,614,28 + 2\,386,4 + 73\,522,856 = 44\,3523,54$ Kč. Při počtu 12 účastníků (mimo delegáta a specialisty) je cena pro 1 účastníka po zaokrouhlení **36 960 Kč**.

5 Zhodnocení výsledků a diskuse

Dle výsledků statistik je patrné, že trend v cestování se s vývojem času mění. Cestovní ruch je velmi důležitou součástí ekonomiky.

Potřeby a preference klientů se také mění. Kromě rostoucí tendence v oblasti městského cestovního ruchu je v České republice oblíbené cestování za mořem, vzrůstá obliba i cestování za přírodou. Společně se statistickými výzkumy, z dotazníkového šetření a vlastní zkušenosti bylo taktéž zjištěno, že rekreační, kulturně-poznávací a sportovně-rekreační druhy cestovního ruchu jsou na těch nejžádanějších příčkách. Ani dobrodružné cestování nezůstává v pozadí. Ačkoli je tento způsob cestování poměrně neznámý, podle výsledků šetření vyplynulo, že aktivity, které obsahuje a způsob jejich provedení lidem vůbec není proti srsti, ba naopak, sami tyto aktivity vyhledávají. Protože se jedná o potenciální klientelu, zejména o osoby zhruba do 30-let a další aktivní jedince, je velice pravděpodobné, že právě oni budou chtít z dnešního stereotypního života uniknout k něčemu neznámému a dobrodružnému. Při otázce, zda by se chtěli účastnit dobrodružného cestovního ruchu, bylo nejčastěji zodpovězeno „nejspíš ano“, nebo „rozhodně ano“. Tito lidé se svěřili, že nejraději cestují za přírodou, vodními sporty a cyklistikou.

Při tvorbě jednotlivých zájezdů byl brán zřetel na potřeby těchto lidí, do kterých patří také potřeba určité svobody rozhodování o svém čase. To ocení především ti, kteří do teď cestovali na vlastní pěst, protože jim přílišná organizace cestovních kanceláří příliš nevyhovovala, ale zároveň by jim zorganizovaná „akce, o kterou se jednou nemusí starat oni“ mohla přijít vhod.

Zejména mladí lidé, kteří mají nedostatečné pracovní zkušenosti a čas, který věnují studiu, mají jistá finanční omezení, kvůli kterým nejsou schopni zajistit si dražší dovolenou. Přesto ale vyhledávají dobrodružství a mají touhu překonávat sebe sama. Proto byla vyvinuta snaha na snížení veškerých nákladů na minimum, a i přesto jsou částky poměrně vysoké. Je však nutné říci, že v porovnání s konkurencí jsou tyto ceny za tento typ zájezdu stále levnější. Při kalkulacích ovšem nebyly např. zahrnuty žádné množstevní slevy, nebo další zvýhodnění, která by mohla plynout z organizace pro početnější skupiny, nebo za včasný nákup služeb. Podle uvedených indicií by se nemělo jednat o prodělečnou akci a vznik takového produktu pro cestovní kanceláře by tak mohlo být uskutečnitelné.

6 Závěr

V důsledku změny preferencí cestovatelů a tím pádem nových trendů v oblasti cestovního ruchu prochází tato oblast velkými změnami – do popředí zájmů se dostávají nové zážitky, neobvyklé formy cestování a alternativy, které byly dříve opomíjené. Mezi nové trendy patří i dobrodružný cestovní ruch, který se stále stává vyhledávanějším způsobem cestování. Tato oblast se tak stává stále atraktivnější pro podnikatelský záměr, ale zatím tento druh cestovního ruchu není v České republice příliš rozšířen.

Pro zpracování a pro pochopení celé této práce bylo velmi důležité toto téma teoreticky ukotvit. Krom teorie týkající se cestovního ruchu pojednává teoretická část o dobrodružném cestovním ruchu. Prvním cílem této práce bylo zhodnocení současné situace na českém trhu s nabídkou netradičních a sportovně-turistických zájezdů. Aby bylo možné toto posoudit, bylo důležité zjistit, jak velká je konkurence pro tuto, či velmi blízkou sportovní oblast a jaké produkty v různých cenových a typových kategoriích nabízí. Ačkoli je na dnešním trhu již několik málo specializovaných cestovních kanceláří, které se věnují opravdu jen adrenalinově-sportovní tematice, případně existuje nespočet kanceláří, mezi jejich běžnými produkty jsou k nalezení i sportovní typy zájezdů, nebyla objevena žádná, která by se skutečně zaměřovala přímo na netradičnost a neobvyklost v tomto směru.

Dalším cílem bylo zjistit potřeby potenciální klientely, kterou by měly tvořit především osoby mladší generace cca do 30 let a dále pak nadšenci pro sport, turistiku, netradiční cestování aj. Především těmto skupinám byl předán dotazník, ve kterém většina zúčastněných osob projevila zájem o tento druh cestování.

Posledním cílem bylo navrhnout vlastní produkty, které by bylo možné realizovat tedy v praxi a provést jejich předběžnou kalkulaci. První zájezd byl do velmi populárního Chorvatska, ovšem jiným, méně tradičním způsobem, a to jako týdenní pobyt na jachtě. Velmi často zkušení jachtaři vyplouvají i několikrát ročně, aby si užili příjemné atmosféry klidu na vodě a v zátokách, kde člověk nenarazí na nespočet turistů, kterých je na pobřeží jako máku. Možnost každý den vyplout jiným směrem dává cestujícím pocit volnosti. Třebaže existuje například možnost zajištění plavby pro účely získání řidičského oprávnění na loď, je bohužel nutné se smířit s jistou organizací času i místa. Pro účely tohoto nově

vzniklého zájezdu proto byla zvolena varianta, kde sice je k dispozici kapitán lodi, ale vše je pouze na dohodě celé posádky.

Pro druhý zájezd byla zvolena destinace Thajska. Je to velice oblíbená a často turisticky navštěvovaná destinace. Ať už z vlastních zkušeností, či obecně známých informací, je i přes velmi dobře rozvinuté dopravní spojení, ať už železniční, autobusové či lodní, stále někdy náročné se dostat zejména do méně osídlených oblastí bez automobilu. Použití automobilu pro účely tohoto zájezdu je velmi nepraktické, a proto byla zvolena varianta nejlevnějšího způsobu cestování – na kole. Tím se jednak docílí minimalizace nákladů, ale také nevšední úhel pohledu na Thajsko takové, jaké skutečně je. I pro druhý zájezd se totiž počítá s větším únikem do přírody a na mnohem hezčí odlehlejší místa, než na turisticky přeplněná, která kazí ten nezapomenutelný zážitek z dovolené.

7 Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje:

[1] BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Mag Consulting, 2013, 295 s. ISBN 978-80-86724-46-1

[2] BUCKLEY, Ralf. *Adventure tourism*. Cambridge, MA: CABI Pub., c2006, xix, 515 p. ISBN 184593122x.

[3] DE PIERI, Gabriel, Vitor Stuart a Alexandre PANOSSO NETTO. *Turismo internacional: fluxos, destinos e integração regional*. Brasil: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2015. ISBN 978-85-8288-072-2.

[4] DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2004, 205 s. ISBN 80-7168-901-7.

[5] GALOČÍK, Svatopluk a Oto PAIKERT. *DPH 2015: výklad s příklady*. 11. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015, 383 s. Účetnictví a daně (Grada). ISBN 9788024755007.

[6] GÚČIK, M. A KOLEKTÍV. 2004. *Krátký slovník cestovního ruchu*. Banská Bystrica : Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 2004. 174 s. ISBN 80-88945-73.

[7] HAMARNEHOVÁ, Iveta. *Geografie turismu: mimoevropská teritoria*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4430-8.s

[8] HAMARNEHOVÁ, Iveta. *Mezinárodní cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2014, 128 s. ISBN 978-80-7452-040-2.

[9] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006, 223 s. ISBN 80-7168-948-3.

[10] HOLEČEK, Milan, Peter MARIOT a Miroslav STRÍDA. *Zeměpis cestovního ruchu: učebnice pro hotelové a jiné střední školy: příručka pro průvodce cestovního*

ruchu. 2., upr. a rozš. vyd. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti, 2005, 131 s. ISBN 80-86034-64-x.

[11] HORZINKOVÁ, Eva. *Živnostenský zákon v praxi* .. Olomouc: ANAG, 2000, ^^sv. Právo (ANAG). Aktualizováno nepravidelně.

[12] HOUŠKA, Petr. *Management kvality v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, 2015, 85 s. ISBN 978-80-86841-55-7.

[13] JAFARI, Jafar. *Encyclopedia of tourism*. London: Routledge, 2002, xxxv, 683 p.

[14] JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada Publishing, 2012, 313 s. ISBN 9788024742090.

[15] JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008, 269 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2690-8.

[16] KOTLER, Philip. *Moderní marketing: 4. evropské vydání*. 1. vyd. Praha: Grada, 2007, 1041 s. ISBN 978-80-247-1545-2.

[17] ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. 1. vyd. V Praze: Idea servis, 2010, 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5.

[18] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 1999, 244 s. ISBN 80-85970-27-9.

[19] PÁSKOVÁ, Martina a Josef ZELENKA. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002, 448 s. ISBN 80-239-0152-4.

[20] PEPRNÝ, Aleš. *Cestovní ruch: Přístupy k marketingu cestovního ruchu* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z:

<https://is.mendelu.cz/eknihovna/opory/index.pl?opora=116>

[21] POMPUROVÁ, Kristína. *Řízení provozu cestovních kanceláří*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 2013, 187 s. ISBN 978-80-85970-80-7

[22] RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

[23] SMEJKAL, Vladimír a Hana SCHELOVÁ BACHRACHOVÁ. *Lexikon společenského chování*. 4., dopl. a aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2008, 280 s. ISBN 978-80-247-2327-3.

[24] SYNEK, Miloslav. *Manažerská ekonomika*. 5., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2011, 471 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3494-1.

[25] ŠIŠKOVÁ, Naděžda. *Evropské právo 2: jednotný vnitřní trh*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, 263 s. ISBN 978-80-7357-949-4.

[26] TOMEK, Gustav a Věra VÁVROVÁ. *Marketing, management*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1999, 406 s. ISBN 80-01-01904-7.

Internetové zdroje:

[27] A beginner's guide to Train travel in Thailand. *Seat 61* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: http://www.seat61.com/Thailand.htm#Taking_bikes_on_Thai_trains

[28] Aerolinky a destinace. *Prague Airport: Václav Havel airport Prague* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/informace-o-letech/aerolinky-a-destinace/>

[29] Ayutthaya. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://thajsko.com/pruvodce/provincie/ayutthaya/ayutthaya.htm>

[30] Baht, Thajský baht THB, kurzy měn. *Kurzycz: Kurzy měn* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.kurzycz.cz/kurzy-men/nejlepsi-kurzy/THB-thajsky-baht/>

[31] Bangkok - zajímavosti. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://thajsko.com/pruvodce/provincie/bangkok/zajimavosti/bkkzajimavosti.htm>

- [32] Ceny na sezónu. *YACHT CLUB PRAHA: Úvod* [online]. [cit. 2016-07-01].
Dostupné z: <http://www.yachtclub.cz/onas.html>
- [33]77 Cestujeme letadlem. I s kolem. *Kolo.cz: Rady / Ostatní* [online]. 2013 [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://kolo.cz/clanek/cestujeme-letadlem-i-s-kolem/kategorie/rady-ostatni-rady/rubrika/rady>
- [34] Cijene goriva: Aktualne cijene goriva u Hrvatskoj. *HAK* [online]. [cit. 2016-07-01].
Dostupné z: <http://www.hak.hr/info/cijene-goriva/#eurosuper95>
- [35] Cijene u supermarketima: Zagreb. *Supermarketi.info* [online]. [cit. 2016-07-01].
Dostupné z: <http://www.supermarketi.info/index.php?mod=multigrd>
- [36] CITROËN JUMPER KOMBI. *MyCITROËN: Ceník* [online]. [cit. 2016-08-30].
Dostupné z:
http://www.mycitroen.cz/Resources/Content/CZ/07_PDF_gallery/10_cenik_VU/Cenik_Jumper_Kombi.pdf
- [37] Dálniční poplatky Chorvatsko. *Dálniční známka* [online]. [cit. 2016-07-01].
Dostupné z: <http://www.dalnicni-znamky.com/dalnicni-poplatky-chorvatsko.html>
- [38] Dálniční známka Slovinsko aneb jak objet slovinskou dálnici. *Chorvatsko.travel: Cesta do Chorvatska* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
<http://www.chorvatsko.travel/dalnicni-znamka-slovinsko/>
- [39] *Fakta o EU: Aktuální stav* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z:
<https://www.euroskop.cz/742/sekce/aktualni-stav/>
- [40] FLASH EUROBAROMETER: Preference Evropanů v oblasti cestovního ruchu. In: *European Commission: Public opinion* [online]. 2015 [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_414_fact_cz_cz1.pdf
- [41] *Flash Eurobarometer 414 - TNS Political & Social: Preferences of Europeans towards tourism* [online]. European Union, 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z:
ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_414_en.pdf

[42] HENNETMAIROVÁ, Iveta. *Cenotvorba – autokarový zájezd: Výukový materiál zpracován v rámci projektu EU peníze školám* [online]. In: . [cit. 2015-07-10].

Dostupné z:

http://www.soss.cz/website/mainmenu/webpage/webpage%5B3%5D/webpage%5B3%5D/vy_32_inovace_166-20.3.2013-cenotvorba-autokar-naklady.pdf/_showFile.php

[43] *Charakteristika a význam cestovního ruchu v Česku* [online]. [cit. 2015-07-09].

Dostupné z: <http://old.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>

[44] *Chorvatsko: [inspirace na cesty*. V Brně: Lingea, 2014. Berlitz průvodce do kapsy. ISBN 978-80-87819-91-3.

[45] Katalog přívěsů AGADOS. *Agados trailers: Ceníky a katalogy přívěsů*

Agados [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.agados.cz/privesy/ceniky-a-katalogy-privesu-agados>

[46] Kolik stojí cesta do Chorvatska? *Chorvatsko.travel: Chorvatsko* [online]. [cit.

2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.chorvatsko.travel/#kalkulacka>

[47] Kuna, Chorvatská kuna HRK, kursy měn. *Kurzycz: Kurzy měn* [online]. [cit. 2016-

07-01]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kursy-men/nejlepsi-kursy/HRK-chorvatska-kuna/>

[48] Kurzycz: Kurzy měn. *Kurz Eura, Euro EUR, aktuální kurzy koruny a měn* [online].

[cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/nejlepsi-kurzy/EUR-euro/>

[49] Let Praha/Bangkok. *Airtickets24.com* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:

<https://www.airtickets24.com/cz/flights/searches/f2f224f58dc64f8695f09602e4a20542/journeys/97d405c7ab1a4834888f686b83ced783/reservations/new>

[50] Levné lety z Praha do Bangkok. *Skyscanner* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné

z: <http://www.skyscanner.cz/trasy/prg/bkkt/praha-do-bangkok.html>

- [51] MARTIN KULHÁNEK, Martin, Marek IVČIČ a Lucie JAMBOŘOVÁ. *Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu: Legislativa pro cestovní ruch* [online]. In: . [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/c35ac714-7f76-4a20-9146-e8b6604f8c4c/Legislativa-pro-cestovni-ruch.pdf>
- [52] *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Základní charakteristika teritoria, ekonomický přehled* [online]. [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/chorvatsko/
- [53] *Mohlo by se hodit* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <https://www.adventura.cz/>
- [54] Nabídka služeb kapitána a kontakt. *Www.jachtareni.cz* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.jachtareni.cz/Nabidka-sluzeb-kapitana-a-kontakt.html>
- [55] NEKVINDA, Josef. Test Citroën Jumper 3.0 HDI: Miliónový pomocník. *AUTO MOTO NEWS: Testy* [online]. 2013 [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.automotonews.cz/2013/11/18/test-citroen-jumper-3-0-hdi-milionovy-pomocnik/>
- [56] *O Kudrnovi* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <http://www.kudrna.cz/o-kudrnovi/>
- [57] *O nás* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <http://www.alpina.cz/t/o-nas>
- [58] *O nás: Pojištění záruky pro případ úpadku CK* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <http://www.alpina.cz/t/pojisteni-ck-upadek>
- [59] PRŮMĚRNÉ CENY BENZÍNU A NAFTY ZA POSLEDNÍCH 12 MĚSÍCŮ: Průměrná cena PHM (Natural + Nafta). *CCS: Vývoj cen pohonných hmot* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.ccs.cz/phm>
- [60] Přeprava kola letadlem je zivacka, žádný strach!. *POHORA.CZ: HORY-OUTDOOR-ADRENALIN* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.pohora.cz/na-kole/17516-preprava-kola-letadlem-je-zivacka-zadny-strach/>

- [61] *Sleva a bonusy* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <https://www.adventura.cz/informace/obecne/slevy-a-bonusy/>
- [62] Stát Chorvatsko. *Jaderské moře: Průvodce po pobřeží Chorvatska* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.chorvatsko.cz/obec/stat.html>
- [63] STRUČNÉ INFORMACE: Všeobecné pojistné podmínky cestovního pojištění. *AXA ASSISTANCE: Více než služba* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <https://www.axa-assistance.cz/AXAAssistance/media/AxaAssistance/Ke-stazeni/CZ/Vseobecne-pojistne-podminky.pdf>
- [64] Surat Thani. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://thajsko.com/pruvodce/provincie/suratthani/suratthani.htm>
- [65] Šibenik. *Jaderské moře: Průvodce po pobřeží Chorvatska* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.chorvatsko.cz/svdal/sibenik.html>
- [66] Tak. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://thajsko.com/pruvodce/provincie/tak/tak.htm>
- [67] *Thailand train ticket* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.thailandtrainticket.com/trainticket/index.asp>
- [68] THAI RAILWAY GUIDE. *Thai railway guide.net* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/30006269/SRT%20System%20Timetable.pdf>
- [69] Thajsko - chování, zvyky. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://thajsko.com/zakladudaje/chovani/chovani.htm>
- [70] Thajsko - informace. *Nomad: Thajsko* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.nomad.cz/asi/thajsko.html>

- [71] Thajsko - klima. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
<http://www.thajsko.com/zakladudaje/klima/klima.htm>
- [72] Thajsko, Srí Lanka a další.. od 11 490 Kč. *Zalet' si* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://zaletsi.cz/thajsko-sri-lanka-a-mnoho-dalsiho-z-prahy-od-11490-kc>
- [73] Thajsko - váhy, míry, kalendář. *THAJSKO.com: Podrobný průvodce individuálního cestovatele* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
<http://thajsko.com/zakladudaje/vahy/vahy.htm>
- [74] *Úplný výpis z obchodního rejstříku: Adventura s.r.o., C 6209 vedená u Městského soudu v Praze* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z:
<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=435767&typ=UPLNY>
- [75] *Úplný výpis z obchodního rejstříku: ALPINA cestovní kancelář s.r.o., C 36335 vedená u Krajského soudu v Brně* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z:
<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=602592&typ=UPLNY>
- [76] VIGNETTE FOR YEAR 2016. *DARS: TOLL* [online]. 2015 [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
http://www.dars.si/Dokumenti/Toll/Methods_of_payment/Vehicles_up_to_35_t/Vignette_308.aspx
- [77] VIRT, Robert. S kolem do letadla: jak na to a za kolik? *Cestování: iDNES.cz* [online]. 2005 [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: http://cestovani.idnes.cz/s-kolem-do-letadla-jak-na-to-a-za-kolik-ds0-/na-kolo.aspx?c=A050627_132439_ig_kolo_tom
- [78] Víza - režim vstupu. *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Thajsko* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z:
http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asia/thajsko/cestovani/visa.html
- [79] Volná váha zavazadel a poplatky za nadrozměrná a extra zavazadla: Volná váha odbaveného zavazadla pro všechny UIA lety. *UIA: Předpisy UIA* [online]. [cit. 2016-

07-01]. Dostupné z: <http://www.flyuia.com/Czech/6767/6775/6776/baggage-allowances.html>

[80] *Vstup a pobyt: Co je to vízum?* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/742/sekce/aktualni-stav/>

[81] *Výpis z obchodního rejstříku: KUDRNA s.r.o., C 40020 vedená u Krajského soudu v Brně* [online]. [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=604834&typ=UPLNY>

[82] *Výroční publikace za rok 2014: ASOCIACE ČESKÝCH CESTOVNÍCH KANCELÁŘÍ A AGENTUR* [online]. Praha, 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <http://www.accka.cz/stranka/rocenky-ke-stazeni/vyrocni-publikace-za-rok-2014/12751>

[83] *Zajímavosti o Bangkoku. Thajsko-Bangkok: Zajímavosti* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://www.thajsko-bangkok.cz/zajimavosti>

[84] *Základní charakteristika teritoria, ekonomický přehled. Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Thajsko* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asi/thajsko/

[85] *Zeměpis cestovního ruchu: Tvorba produktu CK* [online]. [cit. 2016-07-01]. Dostupné z: <http://zemepis-maturita.studentske.cz/2008/11/tvorba-produktu-ck.html>

8 Přílohy

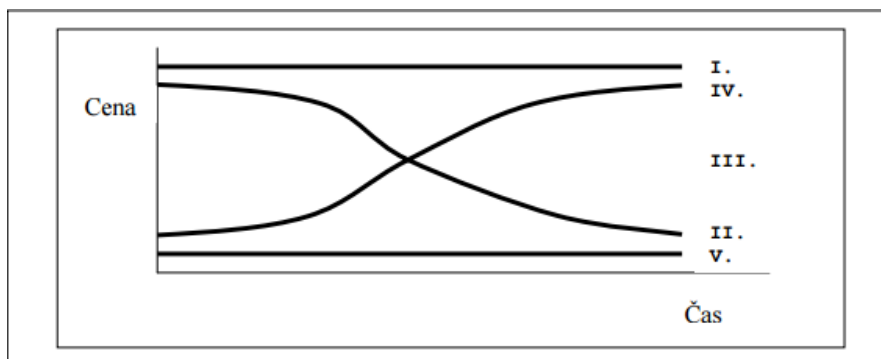
Obrázky

Příloha 1- Schengenský prostor (2015)



Zdroj: [82], s. 153

Příloha 2 - Cenová strategie z hlediska cyklu životnosti



Zdroj: [26], s. 55

Příloha 3 – Strategie podle cílů a stávající situace

Všeobecně platné cíle firem	Charakteristika stávající situace	Zvolená strategická taktika
Vůdcovství v kvalitě produktu	snaha o získání postavení vůdce v kvalitě	vysoké kvalitě odpovídají vysoké ceny, které uhradí vyšší náklady na výzkum, vývoj, výrobu i marketing
Rychlejší vstup na trh než konkurence	konkurence se chystá ke vstupu na trh se stejným produktem	nízké ceny, které umožní rychlé získání stanoveného tržního podílu
Stabilizace trhu	nestabilní trh	ceny na úrovni konkurence
Podpora dalších produktů firmy	dosavadní produkt má na trhu dobré umístění a je nutné podporovat další nové produkty	

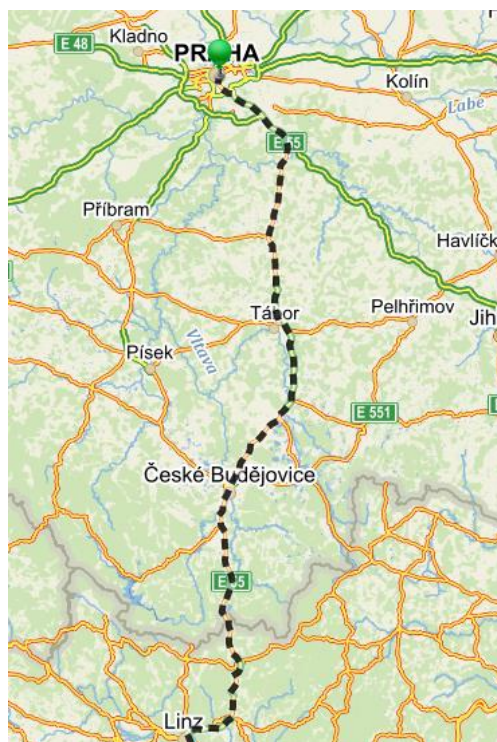
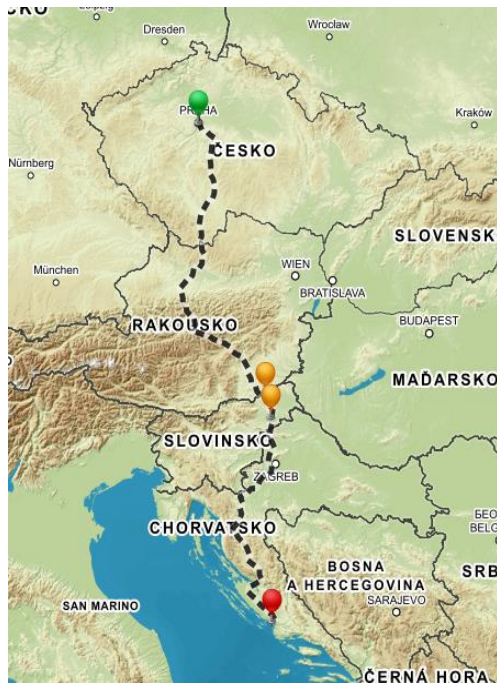
Zdroj: [15], s. 76

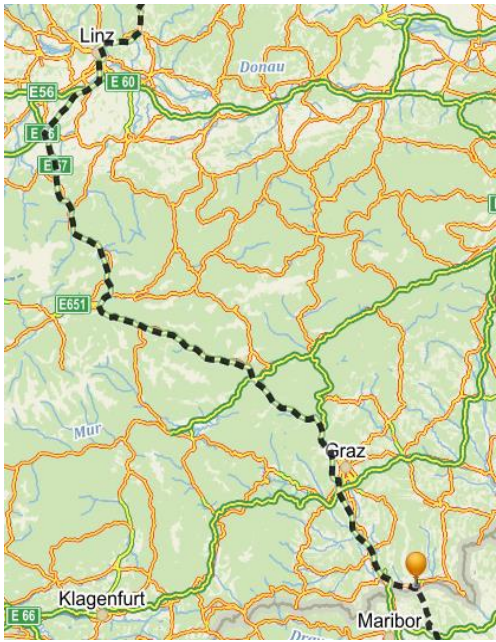
Příloha 4 – Mapa Chorvatska

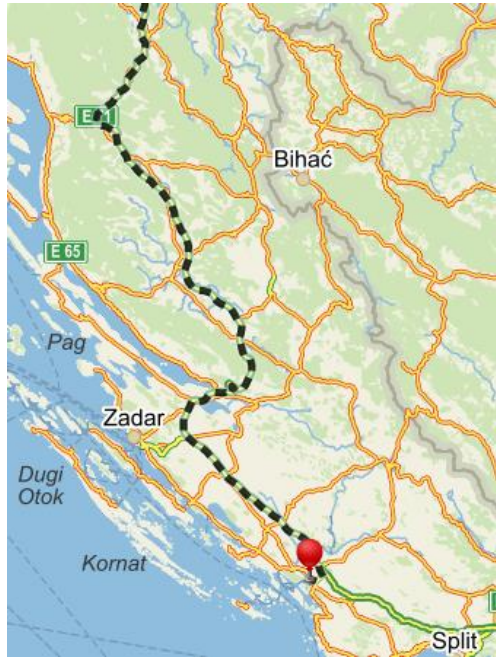


Zdroj: Vlastní zpracování dle www.mapy.cz

Příloha 5 – Trasa Praha/Šibenik







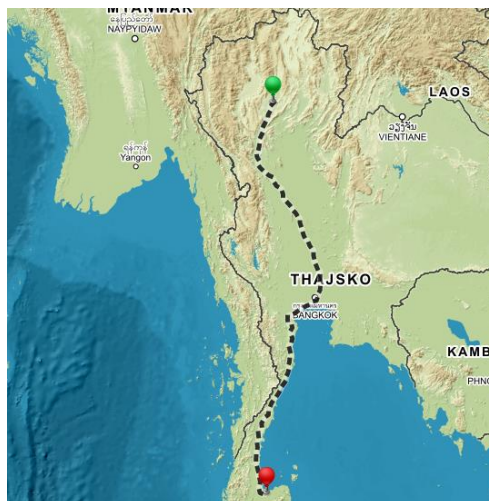
Zdroj: Vlastní zpracování – dle www.mapy.cz

Příloha 6 – Mapa Thajska



Zdroj: Vlastní zpracování – dle www.mapy.cz

Příloha 7 – Trasa v Thajsku



Zdroj: Vlastní zpracování – dle www.mapy.cz

Příloha 8 – Ukázka lůžkových vlakových vozů v první třídě s klimatizací



Zdroj: www.dl.dropboxusercontent.com

Příloha 9 – Ukázka lůžkových vlakových vozů ve druhé třídě s klimatizací



Zdroj: www.dl.dropboxusercontent.com

Příloha 10 – Příklady možného ubytování ve dvoulůžkových pokojích



Silayok Grand Hotel ★★★👍
Tak
nabídka 🔄❤️ 32

👥 **Dvoulůžkový pokoj**
Rezervaci můžete později zrušit, zajistěte si tuto skvělou cenu ještě dnes.

Velmi žádané!

Velmi dobré
8,2
102 hodnocení

421 Kč
Snídaně v ceně
zrušení ZDARMA –
záloha není
vyžadována

[Vybrat pokoj >](#)



Techno Riverview Resort ★★★★★
Kamphaeng Phet
❤️ 9


👥 **Dvoulůžkový pokoj s oddělenými postelimi/manželskou postelí**
Rezervaci můžete později zrušit, zajistěte si tuto skvělou cenu ještě dnes.

Velmi žádané!

Dobré
7,2
24 hodnocení

345 Kč
Snídaně v ceně
zrušení ZDARMA –
záloha není
vyžadována

[Vybrat pokoj >](#)



Hotel Capsule Suratthani
Suratthani

Rezervujte rychleji – kreditní karta není nutná!
Dnes rezervováno 3krát


2 × Jednolůžkový pokoj
Rezervaci můžete později zrušit, zajistěte si tuto skvělou cenu ještě dnes.

Velmi žádané!

Dobré
7,4
12 hodnocení

208 Kč
zrušení ZDARMA –
záloha není
vyžadována

[Vybrat pokoj >](#)



hive28
Bangkapi, Bangkok

nabídka
Dnes rezervováno 6krát

Tento apartmán si právě prohlíží 2 lidé.
Dnes rezervováno 6krát

Studio s balkonem – 15 m²
Rezervaci můžete později zrušit, zajistěte si tuto skvělou cenu ještě dnes.

Tento pokoj je velmi žádaný – zbyvá jen 5!

Dobré
7,6
372 hodnocení

259 Kč
ZDARMA zrušení
rezervace

[Vybrat apartmán >](#)

Zdroj: www.booking.com

Tabulky

Příloha 11 – Přehledy některých zájezdů a jejich cen (Cykloturistika)

Cestovní kancelář	Cykloturistika
Adventura	<p><u>Jižní Švédsko a Bornholm na kole</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 13 980,- (12. 8. – 23. 8. 2015) • Doprava: autobusem • Ubytování: stan • Počet dní: 12 • Stravování: polopenze • Cena zahrnuje: průvodce, doprava autobusem s cyklovlekem a trajekty přes Balt, 9x kemp s polopenzí, potřebné mapy, pojištění.
Alpina	<p><u>Norsko na kole (Národní parky, jezera, ledovce, fjordy, Oslo)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 15 300,- (01. 07. 2015 - 14. 07. 2015) • Doprava: autobusem • Ubytování: stan, za příplatek chatky • Počet dní: 14 • Stravování: polopenze • Cena zahrnuje: dopravu autobusem, mezinárodní trajekty, 9x ubytování v kempech ve vlastních stanech (nebo za příplatek v chatkách), 10x polopenzi, průvodce, rafting, elektronické informační materiály, bečku, pojištění CK proti úpadku, pojištění storna zájezdu
Kudrna	<p><u>Hory a fjordy jižního Norska</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 21 800,- (30. 6. 2015 – 12. 7. 2015) • Doprava: autobusem • Ubytování: chatky • Počet dní: 13 • Stravování: polopenze

- Cena zahrnuje: dopravu autobusem včetně kol, 5x trajekt, 9x ubytování v chatkách, polopenzi, průvodce, pojištění léč. výloh, zákonné pojištění CK a 3x pišingr

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 12 - Přehledy některých zájezdů a jejich cen (Via Ferraty)

Cestovní kancelář	Via Ferraty
Adventura	<u>Sextenské dolomity a cortina d'Ampezzo</u> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 11 980,- (5. 7. – 11. 7. 2015) • Doprava: autobusem • Ubytování: hotel • Počet dní: 7 • Stravování: polopenze • Cena zahrnuje: průvodce, doprava autobusem, 5x hotel *** s polopenzí (2 a 3lůž. pokoje), potřebné mapy, pojištění.
Alpina	<u>Lago di Garda – ferraty (Dolomity)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 9 500,- (16. 08. 2015 - 23. 08. 2015) • Doprava: autobusem • Ubytování: stan • Počet dní: 8 • Stravování: polopenze • Cena zahrnuje: dopravu autobusem, 5x ubytování v kempech ve vlastních stanech, 5x polopenzi, průvodce, elektronické informační materiály, víno na seznamovací večírek, pojištění CK proti úpadku, pojištění storna zájezdu
Kudrna	<u>Věže Brenty (Dolomity)</u> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 8 600,- (21. 7. 2015 – 26. 7. 2015) • Doprava: mikrobusem • Ubytování: horská chata • Počet dní: 6 • Stravování: bez stravy • Cena zahrnuje: dopravu mikrobusem, 3x ubytování na horských chatách, průvodce, pojištění léčebných výloh, zákonné pojištění CK a 2x pišingr

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 13 - Přehledy některých zájezdů a jejich cen ("To nejlepší z nabídky")

Cestovní kancelář	"To nejlepší z nabídky"
Adventura	<u>Perly Austrálie a Nového Zélandu</u> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 139 700,- (10. 10. – 30. 10. 2015) • Doprava: letecky • Ubytování: hotely a motely • Počet dní: 21

	<ul style="list-style-type: none"> • Stravování: bez stravy • Cena zahrnuje: průvodce, letenka vč. všech poplatků Praha–Auckland/Cairns–Praha ve výši 37 000 Kč + 3 místní přelety, pronajatý minibus s řidičem, trajekt na Novém Zélandu, 17x 2lůžkové pokoje **/** hotelů a motelů, vstupy do NP, lodní výlet v Sydney, plavba lodičkou ve Waitomo Caves, informační materiály.
Alpina	<p><u>Kilimanjaro, Mt. Kenya a safari</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 112 000,- (14. 01. 2016 - 07. 02. 2016) • Doprava: autobusem • Ubytování: stan, hotely, motely • Počet dní: 25 • Stravování: občasné plné penze • Cena zahrnuje: letenku, kompletní dopravu v Africe (pronajatá auta s místními řidiči - na safari a na tranzity, dálkový autobus Nairobi-Arusha, místní přelety Kilimanjaro-Zanzibar a Zanzibar-Nairobi, kolo v Hell´s Gate), kompletní výstupový balíček na Kilimanjaro (permit na 6 dní, noclehy ve vysokohorských kempech, místní průvodce, nosiče a kuchaře, dopravu na začátek a konec výstupu), permit pro výstup na Mt. Kenya (zahrnuje i noclehy ve vysokohorských kempech), plnou penzi (6 dní), plnou penzi na safari v Tanzánii (5 dní), kompletní ubytování (mimo hory 8x hostel a 5x kemp), českého průvodce, vstupné do NP (Hell´s Gate, Longonot, Nakuru, Tarangire, Manyara, Serengeti, Ngorongoro), další vstupné (vodopády Thomson Falls a historický trh s otroky na Zanzibaru), organizační zajištění, pojištění CK proti úpadku
Kudrna	<p><u>Island</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cena: 35 900,- (26. 7. 2015 – 10. 8. 2015) • Doprava: letecky • Ubytování: stan • Počet dní: 16 • Stravování: bez stravy • Cena zahrnuje: zpáteční letenku včetně tax, dopravu na letiště a zpět, terénní autobus na Islandu, 14x ubytování v kempu či na tábořišti ve vlastním stanu, průvodce, 1x koupání ve vyhřívaném venkovním bazénu, pojištění léčebných výloh a zákonné pojištění

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 14 - Itinerář (Chorvatsko)

Den	Popis	Příjezd	Odjezd	Poč. km	Součet km	Pauza
Pátek	Odjezd z Prahy	-	23:00	0	0	-
Sobota (+3h)	Hygienická pauza v Linzu pauza pro řidiče rozdělena	02:00	02:20	233	233	20 min.
Sobota (+3h)	Hygienická pauza a pauza na odpočinek	05:20	06:05	267	500	45 min.

	v Murecku pauza pro řidiče rozdělena					
Sobota (+1h45m)	Hygienická pauza a střídání řidičů v Záhřebu celkový čas jízdy 1. řidiče – 7 h 45 m	7:50	8:10	142	642	20 min.
Sobota (+3h15m)	Příjezd – Šibenik celkový čas jízdy 2. řidiče – 3 h 15 m	11:25	-	335	977	-

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 15 - Ceny základních potravin a ceny v restauracích (Chorvatsko)

Potraviny v obchodech	Cena (v HRK)
Mléko (1 l)	5,89
Bochník chleba (500 g)	6,02
Rýže bílá (1 kg)	10,26
Vejce (12 ks)	14,41
Místní Sýr (1 kg)	53,21
Kuřecí prsa vykoštěná (1 kg)	48,21
Hovězí (1 kg)	60,79
Jablka (1 kg)	8,36
Banány (1 kg)	10,58
Pomeranče (1 kg)	9,53
Rajčata (1 kg)	10,84
Brambory (1 kg)	4,82
Cibule (1 kg)	5,21
Salát (1 hlávka)	5,51
Voda (1,5 l)	6,31
Láhev vína (střední kategorie)	35,00
Domácí pivo (0,5 l)	7,02
Dovezené pivo (0,33 l)	9,59
Krabička cigaret (Marlboro)	25,00

Restaurace	Cena (v HRK)
Jídlo, levná restaurace	45,00
Jídlo pro 2 osoby, průměrná restaurace, tříchodové menu	200,00
McMeal u McDonalds	35,00
Domácí pivo (0,5 l)	14,00
Dovezené pivo (0,33 l)	15,00
Cappuccino	9,63

CocaCola / Pepsi (0,33 l)	12,59
Voda (0,33 l)	8,66

Zdroj: Vlastní zpracování dle www.numbeo.com

Příloha 16 - Kategorizace vozidel pro určování sazby mýtného v Chorvatsku

Kategorie vozidla	Popis
IA	Motocykly, motorové tříkolky a dvounápravové motocykly
I	Motorová vozidla se dvěma nápravami, až do 1,90 m vysoká
II	a) Motorová vozidla se dvěma nápravami nad 1,90 m s maximální přípustnou hmotností 3,5 t b) Motorová vozidla se dvěma vozy, pod 1,90 m s přívěsem bez ohledu na počet náprav a výšku přívěsu
III	a) Motorová vozidla se dvěma nebo třemi nápravami s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t b) Motorová vozidla s dvěma nápravami s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t s jedním přívěsem s nápravami c) motorová vozidla z II a) tažení přívěsu bez ohledu na počet náprav na přívěsu
IV	a) motorová vozidla se čtyřmi a více nápravami s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t b) Motorová vozidla s dvěma nápravami s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 t s dvěma nebo třemi přívěsy s nápravami c) motorová vozidla se třemi nápravami s maximální přípustnou hmotností větší než 3,5 t s přívěsem bez ohledu na počet náprav na přívěsu

Zdroj: www.hac.hr

Příloha 17 – Poplatky za přejezd dálnice na trase Macelj (Trakošćan)/Zagreb (Zaprešić) v dané kategorii vozidel

Vstup / Výstup	Cena (v HRK)				
	IA	I	II	III	IV
Zaprešić	29	48	72	110	215
Mokrice	13	22	33	51	99
Sv.Križ-Začretje	8	14	21	33	64
Krapina	7	11	17	26	50
Đurmanec	3	5	8	12	24
Trakošćan	ENTRY				

Zdroj: www.hac.hr

Příloha 18 - Poplatky za přejezd dálnice na trase Zagreb (Lučko)/Šibenik v dané kategorii vozidel

Vstup / výstup	Cena (v HRK)				
	IA	I	II	III	IV
Lučko	ENTRY				
Zdenčina	4	7	12	17	29
Jastrebarsko	6	10	18	25	43
Karlovac	11	19	34	46	80
Novigrad	14	24	44	59	103
Bosiljevo	18	30	55	74	129
Vrbovsko	23	39	71	95	166
Ravna Gora	28	46	84	113	197
Delnice	31	51	94	126	219
Vrata	33	55	101	136	237
Oštrovica	37	61	111	149	260
Rijeka (Kun)	42	70	127	170	297
Ogulin	24	40	72	98	165
Brinje	32	53	91	127	208
Žuta Lokva	34	57	98	137	223
Otočac	38	63	107	150	242
Perušić	47	78	129	183	290
Gospić	50	83	137	195	307
Gornja Ploča	57	94	153	219	342
Sveti Rok	59	97	157	225	351
Maslenica	68	112	180	259	401
Posedarje	70	115	185	267	412
Zadar 1	71	117	188	271	418
Zadar 2	73	121	194	280	432
Benkovac	77	128	205	297	456
Pirovac	83	138	220	319	489
Skradin	86	143	227	329	504
Šibenik	88	147	233	338	517
Vrpolje	92	154	243	353	539
Prgomet	97	162	255	371	565
Vučevica	101	168	264	385	586
Dugopolje	105	174	273	399	607
Bisko	108	179	281	411	625
Blato na Cetini	113	187	294	430	653
Šestanovac	115	190	299	437	663
Zagvozd	118	195	306	448	679
Ravča	126	209	326	479	724
Vrgorac	129	214	333	490	740
Karamatići	134	222	344	507	765
Čarapine	134	223	346	509	768

Zdroj: www.hac.hr

Příloha 19 – Itinerář (Thajsko)

Den	Popis	Příjezd	Odjezd	Přestup	Poč. km	Součet km
St (1. 2. 2017)	odlet z letiště Václava Havla (Praha)	-	11:15	-	-	-
	přílet na letiště Borispol (Kyjev)	14:30	-	4h 55m	-	-
	odlet z letiště Borispol (Kyjev)	-	19:25	-	-	-
Čt (2. 2. 2017)	přílet na letiště Suvarnabhumi (Bangkok)	10:05	-	-	-	-
	vložení zavazadel do úschovy na vlakovém nádraží Hualamphong, prohlídka Bangkoku	-	-	-	-	-
	složení a kontrola kol, uložení krabic do úschovy	-	-	-	-	-
	odjezd z vlakového nádraží Hualamphong, směr Nakhon Lampang	-	19:35	-	-	-
Pá (3. 2. 2017)	příjezd do Nakhon Lampang, společná snídaně a podání instrukcí	06:30	-	-	-	-
	odjezd směr Muang Long	-	9:00	-	-	-
	příjezd do Muang Long v podvečerních hodinách dle možností NOC	-	-	-	62	62
So (4. 2. 2017)	odjezd v ranních hodinách dle potřeby směr Ban Mong Tao	-	-	-	-	-
	příjezd v podvečerních hodinách dle možností NOC	-	-	-	94	156
Ne (5. 2. 2017)	odjezd v ranních hodinách dle potřeby směr Sam Ngao	-	-	-	-	-
	příjezd v podvečerních hodinách dle možností NOC (přespání u ověřených místních)	-	-	-	68	224

Po (6. 2. 2017)	odjezd v dopoledních hodinách dle potřeby směr Tak	-	-	-	-	-
	příjezd v odpoledních hodinách dle možností NOC	-	-	-	49	273
Út (7. 2. 2017)	VOLNO – možnost návštěvy např. národního parku Taksinmaharat, nebo jiné dle svého uvážení, NOC	-	-	-	-	-
St (8. 2. 2017)	odjezd v dopoledních hodinách dle potřeby směr Kamphaeng Phet	-	-	-	-	-
	příjezd v odpoledních hodinách dle možností NOC	-	-	-	69	342
Čt (9. 2. 2017)	odjezd v brzkých ranních hodinách směr Nakhon Sawan	-	-	-	-	-
	příjezd v podvečerních hodinách dle potřeby NOC	-	-	-	130	472
Pá (10. 2. 2017)	odjezd v dopoledních hodinách dle potřeby směr Chai Nat	-	-	-	-	-
	příjezd v odpoledních hodinách dle možností NOC	-	-	-	74	546
So (11. 2. 2017)	odjezd v ranních hodinách dle potřeby směr Ang Thong	-	-	-	-	-
	příjezd v odpoledních hodinách dle možností NOC	-	-	-	95	641
Ne (12. 2. 2017)	odjezd v dopoledních hodinách dle potřeby směr Ayutthaya	-	-	-	-	-

	příjezd kolem poledne, možnost obědu, návštěva historických míst, odjezd směr Bangkok	-	16:00	-	-	-
	odjezd z Bangkoku směr Chumphon	17:30	19:30	-	-	-
So (13. 2. 2017)	příjezd do Chumphon NOC-DOSPÁNÍ SE	04:13	-	-	-	-
	VOLNO, NOC			-	-	-
Ne (14. 2. 2017)	odjezd v ranních hodinách směr Pak Nam Langsuan	-	-	-	-	-
	příjezd v odpoledních hodinách dle možností NOC	-	-	-	81	722
Po (15. 2. 2017)	odjezd v brzkých ranních hodinách směr Surat Thani	-	-	-	-	-
	příjezd v podvečerních hodinách dle možností NOC	-	-	-	119	841
Út (16. 2. 2017)	VOLNO + Možnost odpočinku, výletu na okolní ostrovy, nebo dle svého uvážení NOC	-	-	-	-	-
St (17. 2. 2017)	VOLNO + Možnost odpočinku, výletu na okolní ostrovy, nebo dle svého uvážení NOC	-	-	-	-	-
	odjezd směr Bangkok	-	21:04	-	-	-
Čt (18. 2. 2017)	příjezd do Bangkoku	08:35	-	-	-	-
	úschova kol NOC	-	-	-	-	-
Pá (19. 2. 2017)	VOLNO – prohlídka Bangkoku NOC	-	-	-	-	-
So (20. 2. 2017)	vyzvednutí kol na nádraží, zabalení	-	-	-	-	-
	odlet z letiště	-	12:05	-	-	-

	Suvarnabhumi (Bangkok)					
	přilet na letiště Borispol (Kyjev)	18:25	-	18h 55m	-	-
Ne (21. 2. 2017)	odlet z letiště Borispol (Kyjev)	-	13:20	-	-	-
	přilet na letiště Václava Havla	14:30	-	-	-	-

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 20 - Ceny základních potravin a ceny v restauracích (Thajsko)

Potraviny v obchodech	Cena (v THB)
Mléko (1 l)	47,20
Bochník chleba (500 g)	38,18
Rýže bílá (1 kg)	39,08
Vejce (12 ks)	53,87
Místní sýr (1 kg)	593,31
Kuřecí prsa vykoštěná (1 kg)	102,47
Hovězí (1 kg)	296,03
Jablka (1 kg)	89,45
Banány (1 kg)	38,14
Pomeranče (1 kg)	65,23
Rajčata (1 kg)	41,60
Brambory (1 kg)	44,93
Cibule (1 kg)	34,24
Salát (1 hlávka)	27,82
Voda (1,5 l)	16,21
Láhev vína (střední kategorie)	550,00
Domácí pivo (0,5 l)	50,55
Dovezené pivo (0,33 l)	77,58
Krabička cigaret (Marlboro)	90,00

Restaurace	Cena (v THB)
Jídlo, levná restaurace	50,00
Jídlo pro 2 osoby, průměrná restaurace, tříchodové menu	600,00
McMeal u McDonalds	150,00
Domácí pivo (0,5 l)	55,50
Dovezené pivo (0,33 l)	100,00
Cappuccino	62,23
CocaCola / Pepsi (0,33 l)	17,83
Voda (0,33 l)	9,64

Zdroj: vlastní dle www.numbeo.com

Příloha 21 – Vzor dotazníkového šetření

Netradiční formy zájezdů

Dobrý den, tímto bych Vás ráda požádala o pár minut pro vyplnění krátkého dotazníku, který slouží pouze pro účely diplomové práce na téma Tvorba netradičních zájezdů pro cestovní kancelář. Dotazník je směřován zejména na studenty, jejichž finanční možnosti mohou být z časových důvodů omezeny, ale také na jakékoli mladé lidi s alespoň částečným zájmem o cestování.

Cestovním ruchem je myšlena činnost osob, kteří cestují a zdržují se v **místech mimo jejich obvyklé prostředí** (trvalé bydliště či zaměstnání) po dobu kratší než 1 rok.

Jak často se stáváte účastníky cestovního ruchu?

- Jednou za rok
- Dvakrát za rok
- Vícekrát do roka

Jaký druh cestovního ruchu vyhledáváte? (Je možné uvést více odpovědí)

- Rekreační
- Kulturně-poznávací
- Lázeňsko-léčebný
- Sportovně-rekreační
- Business tourism (např. kongresová turistika, účasti na výstavách a veletrzích, cestování "za odměnu" aj.)
- Dobrodružný (jedná se o druh cestovního ruchu, který je úzce spojený se sportovním, zahrnuje jistou míru kontrolovaného rizika, existence touhy po dobrodružství skryté v objevování neznámých míst a situací, které jsou v každodenním životě postrádaný - např. rafting, bungee jumping, jachting aj.)
- Ostatní (lovecký, náboženský, nákupní aj.)

Zúčastnil/a jste se již někdy sportovně-rekreačního či dobrodružného cestovního ruchu?

- Ne
- Ano - O co se jednalo? Kde to bylo? Uveďte:

Zbývá 100 značek

Upřednostňujete spíše domácí, nebo zahraniční cestovní ruch?

- Domácí
- Zahraniční
- Obojí

Měl/a byste zájem o dobrodružné zájezdy?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nevím - Proč? Uveďte:

Zbývá 100 značek

Pokud alespoň částečně máte zájem o sportovně-rekreační či dobrodružné zájezdy, za čím byste preferoval/a cestovat? (Je možné uvést více odpovědí. Pokud nemáte vůbec zájem, zaškrtněte prosím možnost "Nemám zájem")

- Přírodou
- Vodním sporty
- Horolezectvím
- Cyklistikou
- Nemám zájem
- Jiné - uveďte:

Napište vlastní odpověď

Zbývá 100 znaků

Pokud alespoň částečně máte zájem o sportovně-rekreační či dobrodružné zájezdy, kolik času budete chtít trávit přímo aktivně? (Pokud nemáte vůbec zájem, zaškrtněte prosím možnost "Nemám zájem")

- Nejlépe celodenně (nebo dle možnosti), chci si toho užít co nejvíce
- V průměrném množství, abych si mohl/a užít také relaxace a chvíle volna
- Spíše užít relaxace a volna tak, aby aktivita měla spíše doplňující charakter
- Nemám zájem

Jaký typ dopravy budete obvykle preferovat pro Vaše cestování, pakliže je zohledňována i cena a čas strávený na cestách? Za jakých podmínek zvolíte tuto dopravu? Zavrhuje určitý typ dopravy, nebo jste otevření všem možnostem? Uveďte:

Napište odstavec

Zbývá 1500 znaků

Jakou délku Vaší dovolené/cestování preferujete?

- Víkend
- Do 1 týdne
- Týden
- 10 dní
- Více než 10 dní

Preferujete u Vaší dovolené jistou míru organizovanosti?

- Jsem nejjedji, pokud nemusím vůbec nic řešit někdo to udělá za mě (např. kulturně-poznávací zájezdy s průvodcem apod.)
- Mám ráda organizovanost zájezdu pouze do určité míry, s možností vlastního rozhodování (např. běžné zájezdy k moři s cestovní kancelář)
- Nemám rád jakoukoli organizovanost, raději si vše zařizuji sám/a

Jaká je nejoblíbenější doba pro konání Vaší dovolené? (Je možné uvést více odpovědí)

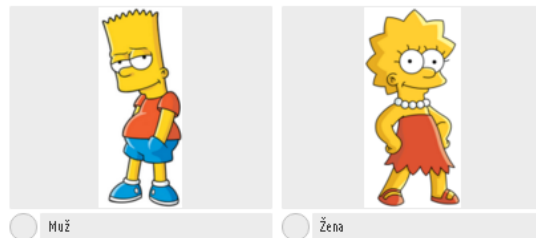
- Zima - zimní dovolená
- Zima - exotická dovolená
- Léto - letní dovolená
- Léto - zimní dovolená (např. lyžování na ledovci, celoročně otevřeném)
- Jiné - uveďte:

Zbývá 100 znaků

Je pro Vás důležité, aby na Vaší dovolené bylo více možností pro trávení času? (Jedná se o kombinace - např. rafting s možností ferraty, koupání u moře s možností výletu atd.)

- Ano, záleží mi na tom
- Ne, není to tak důležité

Jste:



Jaký je Váš věk?

- 18-20 let
- 21-26 let
- 27-50 let
- Více než 50 let

Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- Základní
- Vyučení s maturitou
- Středoškolské
- Středoškolské s maturitou
- Vysší odborné
- Vysokoškolské

Jaké jsou Vaše finanční možnosti s ohledem na cestování?

- Velmi dobré, mohu si dovolit i dražší dovolenou
- Průměrné
- Slabé, mohu si dovolit pouze levnější dovolenou

V současné chvíli:

- Studuji
- Pracuji
- Jsem nezaměstnaný/á
- Jiné - uveďte:

Načíte vlastní odpověď

Zbývá 100 znaků

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 22 – Seznam použitých zkratk

CA – Cestovní agentura

CK – Cestovní kancelář

CZK – Česká koruna

ČNB – Česká národní banka

DPH – Daň z přidané hodnoty

EAO – Ekonomicky aktivní obyvatelstvo

EP – Evropský parlament

ES – Evropské společenství

EU – Evropská unie

FO – Fyzická osoba

HDP – Hrubý domácí produkt

HRK – Chorvatská kuna

OR – Obchodní rejstřík

PO – Právnícká osoba

THB – Thajský bath

UK – United Kingdom (Spojené království)

UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu)

UNWTO - United Nations World Tourism Organisation (Světová organizace cestovního ruchu)

USA - United States of America (Spojené státy americké)

WEXAS – World Expeditionary Association (Světová expediční asociace)